

RELAZIONE

ALFREDO ANTONINI

(c.s.)

LE ASSICURAZIONI
RELATIVE AL TRASPORTO DI MERCI SU STRADA

SOMMARIO: **I. Introduzione.** - **II. Principi e regole generali delle assicurazioni relative al trasporto stradale.** - 1. *L'interesse sottostante:* a) *L'interesse del titolare dei beni trasportati.* b) *L'interesse del vettore.* - 2. *Premessa circa i concetti generali.* - 3. *La situazione giuridica preesistente alla stipulazione del contratto di assicurazione.* - 4. *I soggetti del rapporto assicurativo.* - 5. *L'assicurazione in abbonamento:* a) *Assicurazione in abbonamento facoltativa e obbligatoria.* b) *Il problema della omessa o inesatta dichiarazione di alimento.* - 6. *I rischi assicurati:* a) *Rischio come "evento" e rischio come "incertezza dell'evento".* b) *Assicurazione contro una universalità di rischi e assicurazione contro rischi determinati.* c) *Delimitazioni della copertura.* - 7. *Il valore assicurabile.* - 8. *Le dichiarazioni del contraente.* - 9. *Il premio.* - 10. *L'indennizzo.* - **III. L'assicurazione delle merci.** - 1. *Lineamenti generali:* a) *Oggetto del contratto.* b) *Il premio.* c) *La surroga dell'assicuratore.* d) *La durata.* e) *La liquidazione del danno.* - 2. *La Polizza italiana di assicurazione merci trasportate (Edizione 1983).* - 3. *La Polizza di assicurazione trasporti per merci spedite a mezzo autocarro.* - 4. *La Polizza di assicurazione trasporti "fatturato merci".* - 5. *La Polizza di assicurazione trasporti delle merci nel trasporto terrestre (stipulata per conto dell'avente interesse).* - **IV. L'assicurazione della responsabilità del vettore stradale.** - 1. *Lineamenti della responsabilità del vettore stradale e della sua limitazione:* a) *La responsabilità derivante dal contratto di trasporto.* b) *Il limite risarcitorio.* - 2. *L'assicurazione della responsabilità vettoriale:* a) *Generalità.* b) *La natura giuridica.* c) *Le limitazioni contrattuali della copertura assicurativa.* - 3. *La Polizza di assicurazione trasporti della responsabilità del vettore stradale.* - **V. Conclusioni.**

I. Introduzione.

Come ben noto, l'assicurazione nasce e si afferma, nell'età medioevale, come assicurazione marittima, allo scopo preciso di affrancare l'interessato ai beni coinvolti nella spedizione marittima dal rischio di perdita degli stessi.

La prima forma di assicurazione - realizzata tramite l'utilizzazione di schemi contrattuali noti, quali la vendita delle merci risolutivamente condizionata al felice arrivo della nave a destinazione, o quali la fittizia dazione in mutuo di un importo corrispondente al valore delle stesse, la restituzione del quale risulta condizionata al mancato arrivo a destinazione - è, nell'esperienza italiana del XIV secolo, quella delle merci trasportate via mare.

Così come l'assicurazione è, per origini e tradizione, assicurazione marittima, le assicurazioni del ramo trasporti sono assicurazioni del trasporto marittimo: al punto che Donati, nell'esordio del libro terzo del noto Trattato, ha ritenuto di affermare che "La storia delle assicurazioni trasporti ... è, si può dire, fino ai nostri giorni la storia dell'assicurazione marittima, cioè il capitolo di gran lunga più rilevante e più glorioso della storia dell'assicurazione".

In verità, nella terminologia invalsa a livello internazionale, il ramo in questione viene identificato, puramente e semplicemente, come *marine*, abbia esso, o meno, riguardo a beni coinvolti nel trasporto marittimo.

Nella grande partizione delle assicurazioni nei rami "danni" e "vita" - fatta propria anche dal codice civile, che le tratta in due distinte sezioni del capo relativo al contratto di assicurazione -, le assicurazioni trasporti si qualificano, alla pari di tutte le assicurazioni marittime e, più in generale, di quelle contro i rischi della navigazione, come assicurazioni contro i danni.

Fra le assicurazioni trasporti, quella del trasporto stradale rappresenta un fenomeno di affermazione solo recente, legato alla diffusione, propria degli anni a noi vicini, dell'autocarro come mezzo rapido ed efficiente di trasferimento delle merci, soprattutto a breve e a media distanza.

L'assicurazione trasporti "copre le cose contro i rischi che su di esse incombono a causa o in occasione, cioè durante il loro trasferimento da un luogo a un altro". Per "cose" debbono intendersi sia quelle trasportate, sia quelle destinate ad attuare il trasferimento, cioè i mezzi di trasporto; sicché, a rigore, nella suddetta definizione, offerta dall'insigne Autore sopra citato, non si ricomprendono le assicurazioni contro il sorgere di un debito, fra le quali quelle contro il sorgere del debito di responsabilità.

L'importanza oggi assunta dalle assicurazioni del genere da ultimo accennato - sempre crescente nell'orientamento affermatosi a livello mondiale di tutelare proprio con lo strumento assicurativo sia il patrimonio del soggetto esposto al rischio della responsabilità verso terzi in dipendenza dell'attività professionale esercitata, sia i soggetti che da tale attività possono ricevere danno - induce ad integrare la definizione suddetta, considerando oggetto dell'assicurazione trasporti, anziché le cose, gli interessi economici coinvolti nel trasporto (v. in questo senso il professor Fanara, nella Relazione introduttiva di questo Incontro di studio). Di conseguenza, debbono ricomprendersi in esse - e la pratica le ricomprende a pieno titolo - le assicurazioni di responsabilità, che sono assicurazioni contro il sorgere di un debito, ossia assicurazioni del patrimonio.

Nell'ambito del ramo ora in esame, le assicurazioni relative al trasporto stradale si caratterizzano per avere ad oggetto beni e interessi coinvolti in questa forma di trasporto.

Applicando ad esse la classificazione proposta dall'Autore più volte menzionato, fondata sull'oggetto assicurato, ed estendendo la stessa sulla base delle considerazioni appena affacciate, si possono isolare le seguenti tipologie:

- a.* assicurazione del mezzo di trasporto (corpo);
- b.* assicurazione delle merci trasportate;
- c.* assicurazione dei profitti sperati;
- d.* assicurazione della responsabilità per i danni a terzi (cose e persone) provocati dalla circolazione del mezzo di trasporto;
- e.* assicurazione della responsabilità per i danni al carico;

f. assicurazione della responsabilità per i danni alle persone trasportate (passeggeri);

g. assicurazione del debito di contribuzione in avaria comune e di quello per il compenso di assistenza e salvataggio;

h. assicurazione contro gli infortuni delle persone trasportate.

Le assicurazioni indicate alle lettere *a* e *b* sono assicurazioni di cose materiali. Quella indicata alla lettera *c* è assicurazione di un bene immateriale, che può essere rappresentato dal nolo (corrispettivo del trasporto, o più in generale dell'utilizzazione del mezzo di trasporto) o dal profitto sperato sulle merci; tale essendo l'oggetto, si comprende che essa, a rigore, è propria del solo trasporto marittimo. Quelle menzionate alle lettere *d*, *e*, *f* sono assicurazioni contro il sorgere di un debito e, in ispecie, del debito secondario (sanzionatorio) di responsabilità. Quella riportata alla lettera *g* è assicurazione contro il sorgere di un debito primario; pur essendo in linea di principio propria del trasporto marittimo (cui, invero, l'istituto della contribuzione alle avarie comuni si riferisce in via esclusiva e quello del soccorso in via assolutamente prevalente), non è tuttavia estranea alle assicurazioni del trasporto stradale, poiché le stesse coprono i beni anche nel tragitto marittimo effettuato dall'autocarro su nave traghetto o RO-RO. Quella di cui alla lettera *h* - ricompresa, in sede di inquadramento dogmatico delle diverse fattispecie, nell'ambito delle assicurazioni infortuni, anziché di quelle in esame - è tipica del trasporto aereo e, pur essendo in astratto configurabile anche in quello stradale, è rimasta ad esso del tutto estranea.

La presente trattazione ha riguardo alle sole assicurazioni relative al trasporto stradale di merci e, fra di esse, tanto a quelle di cose, quanto a quelle della responsabilità. Vengono a rilievo, pertanto, le assicurazioni indicate alle lettere *b* ed *e* della suestesa classificazione.

II. Principi e regole generali delle assicurazioni relative al trasporto stradale.

1. *L'interesse sottostante.*

Per delineare il quadro delle coperture assicurative proprie del settore in riferimento, è necessario muovere dall'apprezzamento dell'interesse sottostante alla stipulazione del contratto.

Si riscontra, in realtà, una duplice serie di interessi: quelli pertinenti al titolare dei beni oggetto del trasporto e quelli propri del soggetto che esegue il trasporto.

I primi sono intesi alla protezione delle merci dal pericolo di perdita o di danno nel corso o a causa del trasferimento da un luogo ad un altro. Titolare degli stessi è il soggetto per il quale il bene è in rischio, ossia, di regola, il proprietario (*res perit domino*). Quest'ultimo è individuabile - allorquando, come nella gran parte dei casi, il trasporto è collegato alla vendita della merce - nell'acquirente; questi, infatti, acquista la proprietà del bene compravenduto per effetto della stipulazione del contratto (art. 1376 c. civ.), mentre, correlatamente, il venditore si libera dall'obbligo di consegna rimettendo il bene al vettore (art. 1510, 2° co., c. civ.).

I secondi sono rivolti alla protezione del patrimonio del vettore dal rischio del sorgere, in capo al medesimo, dell'obbligazione risarcitoria nei confronti del titolare delle merci trasportate, per i danni riportati dalle stesse a causa di accadimenti, verificatisi nel corso e a causa del trasporto, dei quali egli debba rispondere ai sensi del regime giuridico applicabile a quest'ultimo. Titolari degli stessi sono il soggetto che esegue il trasporto (vettore c.d. di fatto o *actual* o *performing carrier*) e quello che, indipendentemente dalla materiale esecuzione, si è obbligato ad eseguirlo, in proprio o mediante affidamento a terzi delle relative operazioni (vettore contrattuale). Titolare di tali interessi è, in breve, ogni soggetto che, in relazione al trasferimento di una determinata merce, ha assunto le obbligazioni e la qualifica giuridica di vettore, indipendentemente

dalla qualità professionale dichiarata nel contratto stipulato con l'interessato al carico (ad es. di spedizioniere).

Diamo conto, separatamente e sinteticamente, delle coperture assicurative idonee a realizzare la tutela dei due ordini di interessi appena accennati.

a) L'interesse del titolare dei beni trasportati.

Le assicurazioni, idonee a porgere tutela all'interesse in riferimento, sono:

- l'assicurazione delle merci stipulata per conto proprio;
- l'assicurazione delle merci stipulata per conto di chi spetta;
- l'assicurazione dei profitti sperati sulle merci.

Quest'ultima, affermata nel campo marittimo per garantire "il maggior valore commerciale, che, al momento della conclusione dell'assicurazione, può prevedersi avranno le merci al loro arrivo, in stato sano, al luogo di destinazione" (art. 518 c. nav.), anche in tale campo risulta disapplicata, per la ragione che è la stessa assicurazione delle merci a coprire il valore di queste a destinazione, compreso l'utile sperato (art. 516 c. nav.). Essa è del tutto estranea al trasporto terrestre, sicché, nella presente disamina, può essere senz'altro trascurata.

L'assicurazione delle merci è un'assicurazione di cose, in forza della quale l'assicuratore si obbliga ad indennizzare l'assicurato del danno prodotto sul bene assicurato da uno dei sinistri dedotti nel contratto.

La stessa può essere stipulata tanto dal diretto interessato, per conto proprio, quanto da un soggetto diverso dal titolare dell'interesse, per conto di quest'ultimo.

Da chiunque stipulata, l'assicurazione delle merci copre l'interesse del titolare delle medesime: ciò significa che la stessa "circola" con la proprietà delle merci, ossia che, intervenuta la vendita di queste, l'assicurazione, anche se stipulata dal venditore, continua a favore del compratore, il quale acquista la qualità di assicurato (artt.

1918 c. civ. e 517 c. nav.). Se ne desume che il contratto di assicurazione delle merci, anche se concluso dal proprietario (il venditore, che, nella vendita *C.I.F.*, ne include il costo nel prezzo praticato al compratore), è sempre “per conto di chi spetta”, ossia per conto tanto del contraente, quanto del soggetto - attualmente indeterminato, ma determinabile in relazione alla proprietà del bene al momento del sinistro - in concreto titolare dell'interesse assicurato.

Attesa tale natura dell'assicurazione in parola, si verifica sovente che essa viene conclusa da chi non è, né sarà mai, titolare dell'interesse assicurato. È il caso dell'assicurazione stipulata dallo spedizioniere, il quale offre ai propri clienti un “servizio” complessivo, comprensivo, oltre che del trasferimento delle merci al luogo di destinazione (e all'attività complementare, oggi di diffusione sempre maggiore, rientrando nel concetto di “logistica”), anche della loro copertura assicurativa.

Sotto il profilo sistematico, può ricordarsi che l'assicurazione per conto altrui e quella per conto di chi spetta realizzano la scissione fra la figura del contraente (colui che conclude il contratto) e quella dell'assicurato (il titolare dell'interesse coperto): del che sarà dato conto più avanti.

b) L'interesse del vettore.

L'assicurazione, diretta a realizzare la protezione dell'interesse in parola, è quella della responsabilità del vettore. Con essa, quest'ultimo trasferisce all'assicuratore il rischio della diminuzione patrimoniale che potrebbe prodursi a suo carico a seguito del sorgere di un'obbligazione risarcitoria verso terzi, in dipendenza degli eventi dedotti nel contratto.

In breve, l'assicuratore si impegna a tenere indenne l'assicurato (vettore) di quanto questi debba pagare a un terzo in dipendenza della responsabilità impegnata dall'evento (art. 1917 c. civ.). Di conseguenza, verificatosi un danno alle merci trasportate che impegni la responsabilità del vettore, secondo il regime normativo pro-

prio del tipo di trasporto effettuato, l'assicuratore deve rimborsare a quest'ultimo l'importo che lo stesso è tenuto a corrispondere all'avente diritto al carico a titolo risarcitorio, salva la facoltà di pagare direttamente al danneggiato l'indennità dovuta, in tal modo liberando l'assicurato dall'obbligo relativo.

La protezione dell'interesse del vettore all'integrità patrimoniale può essere realizzata pure con uno strumento diverso rispetto a quello testé menzionato. Ciò si verifica con la stipulazione, da parte del medesimo, dell'assicurazione delle merci per conto di chi spetta, nell'interesse pertanto dell'avente diritto a queste ultime, sua controparte nel contratto di trasporto.

In verità, l'esistenza di questa assicurazione fa sì che, in caso di sinistro, il danneggiato possa conseguire il ristoro del danno da parte dell'assicuratore delle merci, perdendo di conseguenza interesse ad agire a titolo contrattuale contro il vettore, per ottenere il risarcimento del danno stesso. In tal caso, la responsabilità del vettore non è né esclusa, né assicurata, ma, piuttosto, sono di fatto escluse in capo al medesimo le conseguenze negative ricollegabili alla responsabilità, nei sinistri ove la stessa è sussistente ed impegnata.

La stipulazione ad opera del vettore dell'assicurazione merci per conto di chi spetta, ora accennata e ampiamente diffusa nella pratica, esige alcune importanti puntualizzazioni.

È noto che l'assicuratore, una volta indennizzato il danno, si surroga nei diritti che competono al soggetto assicurato nei confronti dei terzi, alla cui responsabilità può essere ascritto il sinistro (art. 1916 c. civ.). Nell'ipotesi in esame, potrebbe derivarne che l'assicuratore, indennizzato il titolare delle merci e surrogatosi nel diritto di questi al risarcimento dei danni verso il vettore responsabile, faccia valere tale diritto, vanificando l'intento di quest'ultimo di escludere le conseguenze della propria responsabilità.

Così non è, tuttavia. Infatti, la surroga ha luogo nei confronti dei soggetti responsabili che siano "terzi" rispetto al contratto di assicurazione, e non anche nei confronti delle parti dello stesso. Ne

deriva l'impossibilità per l'assicuratore di agire, in surroga dell'avente diritto al carico (assicurato), verso il vettore (contraente).

Pertanto, in linea di massima, la stipulazione da parte del vettore di un'assicurazione delle merci per conto di chi spetta realizza, al contempo, la protezione dell'interesse del titolare del carico (v. la precedente lett. *a*) e del vettore. È questa la ragione della sua frequente utilizzazione nella pratica, soprattutto ad opera dei vettori maggiori.

In alcune ipotesi, tuttavia, la protezione dell'interesse del vettore non si attua.

Ciò accade anzitutto allorquando l'avente diritto alle merci, anziché rivolgersi all'assicuratore di queste per conseguire l'indennizzo del danno, esercita l'azione contrattuale risarcitoria verso il vettore. Quest'ultimo, in tal caso, è obbligato a risarcire il danno e non può a sua volta chiedere di essere tenuto indenne dall'esborso ad opera dell'assicuratore, perché la sua responsabilità non è stata assicurata.

Un'altra ipotesi è quella in cui l'assicuratore si è riservato, con una esplicita pattuizione di polizza, il diritto di agire in surroga anche contro il vettore contraente. In tal caso, questi si trova esposto all'azione risarcitoria dell'avente diritto al carico, oppure, in surroga del medesimo, dell'assicuratore (propria controparte contrattuale). Questa ipotesi è oggi frequente, atteso che le condizioni generali di numerose polizze di assicurazione delle merci assegnano all'assicuratore l'azione di rivalsa contro il vettore responsabile, anche se questi è il contraente.

Un'ipotesi peculiare è quella che si verifica quando per le medesime merci sono stati stipulati tanto un contratto di assicurazione per conto di chi spetta, da parte del vettore, quanto un contratto di assicurazione per conto proprio, da parte dell'interessato ad esse. Se il danno viene indennizzato ad opera dell'assicuratore per primo indicato, questi può esercitare la rivalsa contro il vettore, che, rispetto a quel contratto di assicurazione, è terzo. Anche in tale ipotesi, pertanto, la stipulazione di un'assicurazione per conto di chi spetta non giova al vettore ai fini della salvaguardia del suo patrimonio.

In definitiva, la tutela completa - salve, ovviamente, le esclusioni e le limitazioni di polizza - degli interessi del vettore può ottenersi solo con l'assicurazione della sua responsabilità.

In questo senso si sta orientando la pratica assicurativa, nella quale si tende a sostituire alle diffuse polizze di assicurazione delle merci per conto di chi spetta¹, stipulate dal vettore (nell'interesse proprio e del titolare del carico), due polizze: quella di assicurazione delle merci², stipulata dall'interessato ad esse, e quella di assicurazione della responsabilità del vettore³, stipulata da quest'ultimo.

2. Premessa circa i concetti generali.

È utile, prima di procedere all'esame delle varie forme di assicurazione proprie del trasporto di merci su strada, delineare alcuni concetti generali, valevoli per tutte le stesse.

Trattasi, in gran parte, di principî propri della teoria generale delle assicurazioni contro i danni, che ricevono puntuale applicazione al settore in riferimento.

Le polizze li recepiscono nelle condizioni generali di assicurazione, contenute nei formulari predisposti a stampa per la regolazione uniforme di tutti i rapporti assicurativi facenti capo all'impresa che li ha predisposti (oppure, allorquando la predisposizione è opera dell'ANIA, di tutti quelli facenti capo a tutte le imprese aderenti ad essa).

Ne diamo brevemente conto nei termini che seguono.

3. La situazione giuridica preesistente alla stipulazione del contratto di assicurazione.

Di regola, l'assicurazione è *facoltativa*: è rimesso al libero apprezzamento dell'interessato l'ottenimento della protezione contro i

¹ V. vol. II, parte I, p. 312 e ss.

² V. vol. II, parte I, p. 267 e ss.

³ V. vol. II, parte I, p. 315 e ss.

rischi cui sono sottoposti i suoi beni o che si riconnettono all'attività da lui esercitata.

Talora l'assicurazione è *obbligatoria*: la legge impone a chi esercita determinate attività l'obbligo di garantire, tramite un contratto di assicurazione, il concreto ristoro dei danni che possono derivare dalla stessa. Ciò si verifica di regola con riferimento ad attività in sé pericolose, suscettibili di provocare danni in capo a soggetti terzi rispetto a chi esercita l'attività. L'assicurazione è obbligatoria, pertanto, a tutela degli interessi dei terzi.

Stante la rilevata sussistenza di interessi di terzi, formanti oggetto di tutela con l'imposizione dell'obbligo assicurativo, può riconoscersi che le assicurazioni di cose, nelle quali l'interesse tutelato è sempre quello del titolare dell'oggetto assicurato, non sono mai obbligatorie.

Possono esserlo, viceversa, le assicurazioni della responsabilità e quelle contro gli infortuni, con le quali si tutelano, contemporaneamente, il soggetto gravato dell'obbligo assicurativo e quello danneggiato.

Infatti, l'assicurazione della responsabilità tiene indenne dall'onere risarcitorio il patrimonio del responsabile di un danno arrecato a terzi, e, allo stesso tempo, consente al terzo danneggiato di conseguire il ristoro del danno stesso, grazie alla solvibilità dell'assicuratore. Assicurato resta, in tal caso, il responsabile (che è di regola pure contraente), mentre il terzo è estraneo al rapporto assicurativo e non ha, di principio, azione diretta verso l'assicuratore (art. 1917, 2° co., c. civ.), salvo che la legge o il contratto gli assegnino il diritto alla prestazione assicurativa (come accade in numerose assicurazioni obbligatorie); in quest'ultima ipotesi, il terzo è il beneficiario del contratto di assicurazione.

Del pari, l'assicurazione contro gli infortuni, allorquando è stipulata dal soggetto esercente un'attività suscettibile di recare danni a terzi ed in favore dei terzi stessi, protegge gli interessi di questi ultimi, che sono i soggetti assicurati; gli interessi del contraente sono a loro volta protetti se viene contrattualmente pattuita o legislativamente stabilita l'esclusione della rivalsa dell'assicuratore,

mentre non lo sono nel caso contrario, allorquando il contraente, responsabile del danno, si trova esposto all'azione risarcitoria esperita in via surrogatoria dall'assicuratore infortuni che ha indennizzato il soggetto danneggiato.

Il diritto della navigazione conosce importanti assicurazioni obbligatorie, tanto della responsabilità (ad es. quella dell'esercente aereo per i danni a terzi sulla superficie e quella del vettore aereo per i danni ai passeggeri nei trasporti internazionali), quanto contro gli infortuni (ad es. quelle dell'esercente aereo in favore del personale navigante e dei passeggeri).

Quelle relative al trasporto stradale di merci sono - allo stato attuale della legislazione, e salve le precisazioni che faremo più avanti a proposito dell'assicurazione della responsabilità del vettore - tutte facoltative.

4. I soggetti del rapporto assicurativo.

Esclusivamente per esigenze di chiarezza espositiva, riportiamo alcune elementari nozioni circa i soggetti del rapporto assicurativo, rinviando per il resto alla specifica trattazione che, in questo Incontro di studio, ne ha fatto il dottor Pillinini.

Tali nozioni si rinvencono nelle stesse polizze, le quali, nella parte introduttiva, sovente indicano - nell'ambito delle "definizioni" - il significato attribuibile ai termini con i quali sono a volta a volta menzionati i soggetti in questione.

Il *contraente* è colui che stipula il contratto di assicurazione. Egli è titolare degli obblighi relativi alla fase prenegoziale (ad es. quelli di dichiarazione sulle circostanze rilevanti ai fini della valutazione del rischio, di cui agli artt. 1892 e 1893 c. civ.) e di quello essenziale nascente dal contratto, sinallagmaticamente ricollegato alla copertura del rischi da parte dell'assicuratore, ossia l'obbligo di pagamento del premio.

L'*assicurato* è il titolare dell'interesse coperto da assicurazione. È, in breve, il soggetto su cui grava in concreto (o cui si riferi-

sce) il rischio che l'assicuratore ha assunto a proprio carico. Tale soggetto coincide con il contraente nell'assicurazione per conto proprio; non coincide nell'assicurazione per conto altrui e in quella per conto di chi spetta, nelle quali uno è il soggetto che stipula il contratto, ed altro è (o può essere) il soggetto su cui ricade il rischio assicurato. È titolare dei c.d. obblighi (oneri) in caso di sinistro, nonché del diritto alla prestazione assicurativa (indennizzo), salvo che questo sia attribuito, per legge o contratto, ad un terzo.

Nell'assicurazione delle merci, contraente è colui che conclude il contratto di assicurazione: l'interessato alle merci (venditore o acquirente delle stesse) o, nelle fattispecie già illustrate, il vettore. Assicurato è sempre il proprietario delle merci al momento del sinistro, ossia, di regola, il destinatario.

Nell'assicurazione della responsabilità, assicurato è il vettore. Questi è anche titolare del diritto all'indennizzo, ai sensi dell'art. 1917 c. civ., non vertendosi in una fattispecie di assicurazione obbligatoria con previsione dell'assegnazione diretta al terzo danneggiato del diritto all'indennizzo assicurativo. Il vettore, pertanto, ha diritto di essere indennizzato, nei limiti del contratto, della somma che egli deve pagare all'avente diritto al carico, danneggiato, a titolo risarcitorio. Accade normalmente, tuttavia, che l'assicuratore assuma la gestione del sinistro nei rapporti con il danneggiato ed effettui direttamente al medesimo la prestazione, avvalendosi della facoltà prevista dall'art. 1917, 2° co., c. civ.

5. L'assicurazione in abbonamento.

Trattasi di una forma assicurativa particolarmente diffusa nel settore in riferimento, sulla quale, in questo Incontro di studio, si è già diffusamente soffermato il dottor Pillinini.

Quando una molteplicità di beni è esposta, in prosieguo di tempo, ad un rischio di un genere determinato, non è conveniente (e, nella gran parte dei casi, non è neppure possibile) stipulare un contratto di assicurazione per ogni singola fattispecie concreta. Si

stipula, viceversa, un contratto unico, di durata, nel quale sono indeterminati, e tuttavia determinabili, l'oggetto assicurato (nelle assicurazioni di cose), oppure il bene in relazione al quale il patrimonio del soggetto assicurato corre il rischio di responsabilità (nelle assicurazioni della responsabilità civile).

Si realizza, così, l'assicurazione in abbonamento. In essa sono individuati i soggetti, il rischio, la durata, l'ambito geografico di efficacia e tutti gli altri elementi contrattuali. L'oggetto non è indicato specificamente, ma lo è in maniera solo generica, secondo le modalità che vedremo subito appresso. Del pari, il premio non è determinato, ma è determinabile, mediante l'applicazione *a posteriori* dei parametri o degli importi unitari preindicati alle singole ipotesi in cui, nel concreto, ha operato la copertura.

L'assicuratore prende cognizione dell'entità del rischio effettivamente corso tramite *le dichiarazioni di alimento*, con le quali l'assicurato gli comunica quali sono i beni che fruiscono della copertura, o in relazione ai quali è impegnata la responsabilità della cui copertura egli intende fruire.

Tanto l'assicurazione delle merci trasportate, quanto quella della responsabilità vettoriale, sono sovente stipulate in abbonamento.

La complessità dell'argomento esige che, nella presente trattazione generale, ci si limiti ad alcuni cenni sui profili di maggiore rilevanza.

a) Assicurazione in abbonamento facoltativa e obbligatoria.

Si distingue, anzitutto, l'assicurazione in abbonamento obbligatoria da quella facoltativa.

È *obbligatoria* quella nella quale tutti i beni, che nel concreto corrono il rischio predeterminato, sono necessariamente coperti. All'assicuratore, pertanto, spetta il premio in relazione a tutti tali beni.

È *facoltativa* quella nella quale la fruizione della copertura è rimessa, volta per volta, ad una manifestazione di volontà dell'assicurato.

In quest'ultima, la concreta individuazione dei beni coperti da assicurazione (e la correlata determinazione del premio) non dà luogo a problemi particolari, poiché ad essa si perviene attraverso la dichiarazione di alimento, che evidentemente deve avere carattere preventivo. La mancanza di tale dichiarazione implica in linea di principio che il bene, per il quale non è stata effettuata, o per il quale è stata effettuata tardivamente, non gode della copertura.

Nella prima, l'individuazione è altamente problematica, poiché l'automaticità della sottoposizione alla copertura e la normale impossibilità di effettuazione preventiva della dichiarazione di alimento comportano che il controllo delle fattispecie, in cui il rischio è stato corso, può essere soltanto successivo. L'assicuratore si trova, così, esposto al rischio che una controparte infedele non gli dia comunicazione, o non gli consenta l'acquisizione della conoscenza, delle fattispecie in cui un bene ha fruito della copertura senza riportare sinistri.

Le modalità di questo controllo successivo saranno illustrate a proposito dell'assicurazione delle merci, nella parte relativa al calcolo del premio (sez. III, par. 1, lett. *b*).

In questa sede, giova anzitutto fermare brevi considerazioni sulla *natura giuridica della dichiarazione di alimento* - o della "applicazione", così denominata nelle polizze - nelle due ipotesi sopra delineate.

Quando l'assicurazione in abbonamento è facoltativa, la dichiarazione dell'assicurato di sottoposizione di un bene alla copertura si qualifica come dichiarazione non negoziale di volontà e, nell'ambito di questa amplissima categoria, come dichiarazione determinativa, proveniente dal titolare del diritto. Essa, infatti, costituisce l'espressione della volontà del dichiarante in ordine a una determinata realtà obiettiva, che si inserisce in una situazione già regolata (il rapporto assicurativo), della quale tende a procurare uno "svolgimento" interno. Tale volontà, in breve, non è rivolta alla produzione dell'effetto giuridico, poiché questo si determina in forza della preesistente regolazione contrattuale degli interessi, indipendentemente dalla volontà espressa nella dichiarazione; non ha,

quindi, efficacia costitutiva; è, piuttosto, intesa a produrre un mutamento “nel” diritto, con la specificazione dell’oggetto in ordine al quale si determineranno gli effetti che le parti hanno già preordinato con un precedente atto negoziale (il contratto di assicurazione).

Quando l’assicurazione stessa è obbligatoria, la dichiarazione dell’assicurato in ordine alla già avvenuta sottoposizione di un bene alla copertura integra una dichiarazione di scienza. Con essa, invero, il dichiarante non intende provvedere ad alcuna sistemazione di interessi, non intende introdurre elementi nuovi nel mondo giuridico esterno, ma soltanto rappresenta all’esterno un fatto a lui noto, affinché un altro soggetto (l’assicuratore) ne prenda conoscenza. Con tale dichiarazione, egli non esplica la propria libertà riguardo un fatto collocato nel futuro (o nel presente), ma raffigura all’esterno una realtà collocata nel passato (o nel presente). La dichiarazione in parola è, quindi, il frutto della conoscenza, e non della volontà, del dichiarante. Nel novero delle dichiarazioni di scienza, quelle in parola si riconducono alle dichiarazioni obbligate, nelle quali si rinven- gono tanto l’obbligo di dichiarare, quanto quello di dichiarare il ve- ro.

b) Il problema della omessa o inesatta dichiarazione di alimento.

I lineamenti, così tracciati, consentono di inquadrare corretta- mente il problema della validità della dichiarazione e - soprattutto - quello della sua inesattezza e delle conseguenze che vi si ricollegano.

Ci limitiamo a brevi note quanto al problema per primo ac- cennato, il quale palesemente trascende dai limiti di questa tratta- zione. Le dichiarazioni non negoziali di volontà producono gli effetti preordinati dall’ordinamento o dalle parti; in ispecie, la dichiara- zione facoltativa di alimento (o di applicazione) produce l’effetto, pre- ordinato nel contratto di assicurazione, di determinare l’oggetto del contratto stesso e, quindi, l’efficacia della copertura per i beni di- chiarati. Le dichiarazioni di scienza producono effetto in concorso con il fatto dichiarato, ossia dispiegano efficacia (normalmente di

tipo dichiarativo, e, in talune ipotesi, di tipo preclusivo) se conformi al fatto dichiarato, mentre, se difformi, non producono effetto ed impegnano la responsabilità del dichiarante verso i terzi pregiudicati dalla dichiarazione.

Giova, viceversa, fermare alcune considerazioni in ordine al secondo dei problemi suddetti, che si riferisce alle polizze in abbonamento obbligatorio, nelle quali la dichiarazione di alimento integra - come appena rilevato - una dichiarazione di scienza obbligata.

È certo che il rimedio avverso la dichiarazione di scienza non veritiera è la rettificazione della stessa. È del pari assodato che la dichiarazione appartenente a questa tipologia, producendo effetto solo in concorso con il fatto dichiarato, è inefficace se non rispondente a realtà. Ciò che qui importa ribadire è che, indipendentemente dalla sua efficacia, essa, se non veritiera, impegna la responsabilità del dichiarante per i danni risentiti da altri soggetti e nella specie, trattandosi di dichiarazione recettizia (ossia indirizzata ad un soggetto determinato), dal destinatario, individuabile nell'assicuratore.

Tali rimedi (rettificazione e risarcimento del danno) risultano, nella fattispecie dell'assicurazione in abbonamento, sicuramente insufficienti. Entrambi, infatti, appaiono legati alla singola fattispecie cui si riferisce la dichiarazione errata (o, più spesso, la dichiarazione omessa), anziché all'intero rapporto contrattuale, nella cui economia complessiva quella fattispecie integra un aspetto di per sé marginale. Orbene, l'assicuratore non potrebbe di certo acquietarsi con il semplice recupero del(la frazione di) premio relativo alla dichiarazione che egli nel concreto abbia scoperto errata o insufficiente, o con il risarcimento del danno ad essa relativo, dovendo egli, nella realtà del concreto, trarre più rilevanti e gravi illazioni circa il contegno contrario a correttezza tenuto nei suoi confronti dalla controparte contrattuale.

Si è profilata l'applicazione degli artt. 1892 e 1893 c. civ. relativi alle dichiarazioni inesatte e alle reticenze. Essa non è consentita, tuttavia, stante il riferimento di tali articoli alle dichiarazioni rese dal contraente nella fase prenegoziale delle trattative, anziché (come quella di alimento) nel corso del rapporto contrattuale, e stante

l'influenza che tali dichiarazioni hanno sulla formazione del consenso dell'assicuratore, anziché sul dato puramente obiettivo del calcolo del premio.

Nella pratica si è data soluzione al problema con la previsione contrattuale della risoluzione di diritto del contratto nel caso di inadempimento dell'obbligo di dichiarare (così il clausolario per polizze di abbonamento⁴, allegato alla polizza unificata di assicurazione delle merci del 1983).

La soluzione è corretta, derivando dai principî generali in tema di inadempimento e dalla puntuale applicazione che degli stessi è stata effettuata nella materia delle assicurazioni.

La copertura assicurativa è, invero, sinallagmaticamente collegata al pagamento del premio: l'obbligo dell'assicuratore di tenere indenne l'assicurato dalle conseguenze dei rischi assicurati si congiunge, sinallagmaticamente, all'obbligo del contraente di pagare il premio. La conseguenza, ricavabile anche dall'art. 1460 c. civ. ed espressamente stabilita dall'art. 1901, 1° e 2° co., c. civ. per il contratto di assicurazione, è che, in difetto di pagamento del premio, il contratto è inefficace, ossia non vi è copertura. La conseguenza ulteriore è quella della risoluzione del contratto, nel caso di inerzia dell'assicuratore nell'azione per il recupero del premio dovuto e non pagato (art. 1901, 3° co., c. civ.).

È evidente che la mancata dichiarazione implica il mancato pagamento di una parte del premio complessivo, ossia di quella che sarebbe stata dovuta in relazione alla partita di merce che ha corso il rischio e che non è stata dichiarata.

All'omesso pagamento possono pertanto ricollegarsi le conseguenze di cui all'art. 1901 c. civ.: l'assicuratore non è obbligato ad indennizzare i sinistri, relativi a merci coperte dalla medesima polizza, che si verificano in un momento successivo a quello in cui, per effetto della mancata dichiarazione, l'assicurato risulta avere pagato un premio inferiore a quello che sarebbe stato dovuto se l'assicuratore avesse conosciuto il vero stato delle cose. Tale conseguenza si determina non al momento stesso della mancata dichiara-

⁴ V. vol. II, parte I, p. 278 e s.

zione, ma a quello stabilito per il pagamento della rata di premio relativa al periodo contrattuale cui si riferisce l'omissione.

In conformità al lineamento ora tracciato, nelle condizioni generali delle nuove polizze di assicurazione delle merci trasportate su strada si prevede, nei contratti in corso, la sospensione della garanzia in relazione all'omessa comunicazione dei dati necessari all'assicuratore per calcolare il premio, o all'omesso pagamento della differenza di premio dovuta, e, in quelli scaduti, la mancanza di copertura per i sinistri accaduti nel periodo al quale si riferisce la mancata regolazione.

6. *I rischi assicurati.*

Il rischio attiene all'essenza stessa dell'assicurazione, a tal punto che la sua mancanza determina la nullità del contratto (art. 1895 c. civ.; ma cfr., in senso parzialmente diverso, l'art. 514 c. nav. sul rischio putativo) e che la sua cessazione determina lo scioglimento di quest'ultimo (art. 1896 c. civ.).

È bene precisare che cosa si intende con la locuzione "rischio". La precisazione è richiesta dal fatto che, tanto nel codice, quanto nella pratica assicurativa e nelle polizze, tale termine è utilizzato con significati differenti. Essa è preliminare rispetto all'analisi delle polizze, con particolare riguardo all'ampiezza della copertura dalle stesse offerta.

a) Rischio come "evento" e rischio come "incertezza dell'evento".

Per un primo aspetto, per "rischio" si intende l'*accadimento*, o *accidente*, o *evento*, fonte potenziale di danno, le cui conseguenze l'assicuratore contrattualmente assume a proprio carico o esclude dalla copertura. In tale accezione l'espressione è utilizzata dall'art. 521 c. nav., rubricato "rischi della navigazione", nonché dai vari articoli, presenti in tutte le polizze, in cui si indicano i "rischi" assicurati e quelli esclusi.

Nel significato appena indicato, dunque, i “rischi” assicurati sono gli accadimenti rientranti nell’ambito della copertura assicurativa e i “rischi” esclusi sono quelli esplicitamente esclusi dalla stessa.

Per un secondo aspetto, per “rischio” si intende la *probabilità del verificarsi di un sinistro*. Il “rischio” assunto dall’assicuratore può essere più o meno elevato a seconda della maggiore o minore probabilità che i “rischi” assicurati (intesi nell’accezione prima indicata, ossia come accadimenti) possano concretizzarsi, dando luogo ad un sinistro. Sulla misura, o intensità, del “rischio” (in questa seconda accezione), incidono vari fattori, che l’assicuratore deve valutare, onde fissare il premio. L’espressione è così impiegata dagli artt. 1897 e 1898 c. civ. e 522 c. nav. concernenti la diminuzione, l’aggravamento e la trasformazione del rischio. È impiegata, inoltre, dagli accennati artt. 1895 c. civ. e 514 c. nav., per i quali l’inesistenza del rischio, ossia l’assenza del carattere incerto circa il verificarsi dell’accadimento (rappresentata da ciò, che il sinistro accadrà necessariamente, oppure all’opposto non potrà accadere mai), incide sulla validità del contratto.

È esclusivamente nei termini per secondi riportati la definizione di “rischio” offerta da numerose polizze nel campo del trasporto di merci. La definizione è fonte di confusione e di inesattezze, poiché essa ha riferimento a uno solo dei possibili significati giuridici del termine, mentre ne trascura l’altro, che, agli effetti pratici, è il più importante, in quanto attinente all’ampiezza della copertura.

b) Assicurazione contro una universalità di rischi e assicurazione contro rischi determinati.

Limitandoci al concetto di rischio come evento coperto da assicurazione, giova segnalare un dato di fatto che assume carattere generale, essendo proprio di tutte le polizze: quello concernente la delimitazione del rischio assicurato.

Essa attiene all’oggetto del contratto.

È noto che le assicurazioni possono essere stipulate contro una universalità di rischi, oppure contro rischi determinati. Sono del primo genere quelle contro i rischi della navigazione, che, conformemente al disposto dell'art. 521 c. nav., coprono il bene assicurato contro tutti i rischi, salvo quelli espressamente esclusi: qualunque sia la causa del danno, e salvo che la stessa sia stata espressamente esclusa nel contratto, sussiste la copertura assicurativa e, in caso di sinistro, l'assicuratore è tenuto al pagamento dell'indennizzo. Sono del secondo genere quelle di diritto comune, che coprono il bene assicurato solo contro i danni derivanti dagli eventi indicati nel contratto.

Le assicurazioni qui esaminate sono generalmente informate al principio dell'universalità di rischi (c.d. assicurazioni contro tutti i rischi o *all risks*). Tuttavia, la polizza di assicurazione delle merci spedite a mezzo autocarro⁵ (e, parimenti, la clausola per merci trasportate con tale mezzo, allegata alla polizza unificata di assicurazione delle merci del 1983) recepiscono il diverso criterio della assicurazione contro rischi determinati, ossia quelli espressamente elencati nel contratto.

La ben nota e fondamentale distinzione fra l'uno e l'altro dei suddetti sistemi di individuazione del rischio assicurato (ossia dell'oggetto del contratto) è che, trattandosi di assicurazione contro una universalità di rischi, acquistano notevole rilevanza le esclusioni contrattuali, ossia i rischi esulanti dalla copertura per espressa previsione delle parti, mentre, trattandosi di assicurazione contro rischi determinati, le esclusioni - pur sussistenti in tutte le polizze - hanno importanza minore, poiché i rischi coperti debbono essere positivamente indicati, sicché, al fine di escluderne taluno, è sufficiente non menzionarlo fra quelli assicurati.

c) Delimitazioni della copertura.

Il rischio, comunque individuato, soffre - come appena accennato - alcune delimitazioni.

⁵ V. vol. II, parte I, p. 298 e ss.

Queste possono avere carattere causale, temporale e spaziale.

Sono *delimitazioni causali* del rischio assicurato quelle che escludono dalla copertura alcuni fattori causativi dell'evento assicurato.

Se un accadimento rientra in linea di principio nella copertura - tanto in una assicurazione contro tutti i rischi, quanto in una contro rischi determinati -, egualmente lo stesso può esularvi quando è stato provocato da un rischio (ossia da un fattore causativo) escluso.

Si distinguono, al riguardo, le delimitazioni causali *subiettive* da quelle *obiettive*.

Le prime hanno riferimento all'elemento soggettivo (o psicologico) che caratterizza il fatto - imputabile al contraente, all'assicurato o al beneficiario - da cui deriva il danno. Sotto tale aspetto, il fatto di tali soggetti può essere incolpevole, colposo (e, in questa ipotesi, lievemente o gravemente colposo), doloso. Vale, come regola generale, quella dell'esclusione dalla copertura del dolo e della colpa grave del contraente, dell'assicurato o del beneficiario, salva la contraria pattuizione per la sola colpa grave (art. 1900 c. civ.); nelle assicurazioni della responsabilità, l'esclusione riguarda solo il dolo (art. 1917, 1° co., c. civ.). Pertanto, se l'evento, pur riconducibile ai rischi assicurati, deriva da fatto doloso (o, nei casi in cui non è stato derogato l'art. 1900 c. civ., gravemente colposo) dell'assicurato, non vi è copertura.

Le seconde hanno riguardo a taluni fattori causativi, indipendenti dai soggetti appena indicati, che, per le loro caratteristiche e per la intrinseca loro pericolosità, vengono esclusi dalla copertura. Fra di esse si annoverano: il vizio occulto della cosa (art. 1906 c. civ.; art. 525 c. nav.); gli eventi naturali catastrofici, quali terremoti, inondazioni, valanghe, uragani (art. 1912 c. civ.); la guerra e i fatti ad essa assimilati, quali insurrezione, rivoluzione, atto di potenza belligerante o contro di essa, cattura, sequestro, atti di scioperanti o di lavoratori colpiti da serrata (art. cit., clausola inglese *Free of capture and seizure clause*⁶ e conformi previsioni di tutte le polizze⁷). I fattori causativi in discorso possono essere ricompresi nella copertura con l'adozione di clausole apposite, comportanti il pagamento di un sovrappremio.

⁶ V. vol. II, parte I, p. 281, clausola 6.2.

⁷ V. vol. II, parte I, p. 269, art. 2, p. 298, art. 4, p. 307 art. 3, p. 312, art. 2.

Sono *delimitazioni temporali* del rischio quelle che identificano la durata del contratto, ossia il momento iniziale e quello finale della copertura: l'evento, per essere coperto, deve verificarsi nel periodo temporale previsto nel contratto.

Le assicurazioni del ramo trasporti possono essere *a tempo* o *a viaggio*.

Nelle prime, l'assicurazione produce effetto dalle ore ventiquattro del termine iniziale indicato nel contratto, o dall'ora esplicitamente menzionata, fino alle ore ventiquattro del termine finale. Il rischio, qualunque ne sia la durata naturale, viene dunque convenzionalmente delimitato sotto il profilo temporale. Sono normalmente stipulate "a tempo" l'assicurazione delle merci in abbonamento e quella della responsabilità del vettore.

Nelle seconde, il rischio è coperto per l'intera sua durata naturale: dall'inizio alla fine del viaggio, ossia per tutto il tempo in cui il bene (merci) o la responsabilità assicurati sono esposti ad esso. È normalmente stipulata "a viaggio" l'assicurazione delle merci per conto proprio.

Sono *delimitazioni spaziali* del rischio quelle che identificano i luoghi nei quali deve verificarsi l'evento agli effetti della sussistenza della copertura.

Nelle assicurazioni oggetto delle presenti note, si indica sempre l'ambito territoriale di efficacia del contratto. Esso corrisponde, di regola, al territorio italiano, così limitandosi la copertura ai trasporti nazionali; può essere esteso a quello di altri Paesi, ad esempio quelli dell'Unione Europea, dell'Austria e della Svizzera, in modo da ricomprendere anche i trasporti internazionali retti dalla *C.M.R.* (Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 sul trasporto internazionale di merci su strada).

7. Il valore assicurabile.

Nelle assicurazioni di cose - quali sono, per quanto qui interessa, quelle delle merci trasportate - assume importanza notevole il concetto di valore assicurabile.

Per tale si intende il valore effettivo del bene.

La regola generale è che deve farsi riferimento al valore al momento del sinistro (artt. 1907, 1908, 1909 c. civ.). Nel trasporto marittimo, il valore delle merci è quello a destinazione (art. 516 c. nav.).

Se l'assicurazione è stipulata per un valore inferiore, si ha *sottoassicurazione*. Ne deriva che, nel caso di perdita totale, l'indennizzo è rappresentato dal valore assicurato (e, quindi, non è integrale), e che, nel caso di danno parziale, si applica la *regola proporzionale*: l'indennizzo è pari alla percentuale del danno effettivo, corrispondente al rapporto fra valore assicurato e valore assicurabile.

Se l'assicurazione è stipulata per un valore superiore, si ha *soprassicurazione*. Il contratto è nullo se vi è stato dolo da parte dell'assicurato: si presume un interesse dello stesso al verificarsi del sinistro e all'ottenimento da parte dell'assicuratore di un importo superiore al danno. Il contratto è, negli altri casi, valido, ma produce effetto per il valore effettivo della cosa: il maggior premio, pagato in relazione al più elevato valore del bene, resta acquisito all'assicuratore e non determina alcun beneficio per l'assicurato.

Nell'assicurazione delle merci, la accennata regola della soprassicurazione nella pratica non riceve applicazione. Anzitutto, nel valore assicurabile è ricompreso il profitto sperato, forfettizzato nel dieci per cento (cit. art. 516 c. nav.). Ma, nella realtà operativa, il valore assicurato è spesso superiore - essendo di regola stabilito nel valore *C.I.F.* delle merci più un incremento percentuale non necessariamente contenuto nel dieci per cento indicato dalla legge - e, in caso di danno, l'assicuratore liquida lo stesso sulla base di tale valore, indipendentemente da quello effettivo delle merci a destinazione.

Il concetto di valore assicurabile è proprio dell'assicurazione di cose, allorquando l'interesse in rischio ha un valore determinabile.

In linea di principio, esso resta estraneo alle assicurazioni della responsabilità, poiché, essendo nel nostro ordinamento la responsabilità patrimoniale del debitore illimitata, l'interesse in rischio non è determinabile *a priori*. In tali assicurazioni, pertanto, atteso che l'assicuratore intende comunque fissare un limite nella propria eventuale obbligazione indennitaria, viene introdotto il *massimale*, che è l'importo massimo fino a concorrenza del quale l'assicuratore

risponde. Mancando il valore assicurabile, non può esservi né sottoassicurazione, né soprassicurazione e, in particolare, non riceve applicazione la regola proporzionale.

Tuttavia, quando la responsabilità è (per legge o contratto) limitata, è possibile determinare il valore dell'interesse e, quindi, il valore assicurabile, rappresentato dalla somma limite. L'assicurazione deve essere contratta, in tal caso, sino a concorrenza di tale somma e, in difetto, si ha sottoassicurazione e si applica la regola proporzionale.

È quest'ultimo il caso dell'assicurazione della responsabilità del vettore stradale, che è, tanto nella nostra legislazione (applicabile ai trasporti nazionali), quanto nel sistema della *C.M.R.* (applicabile ai trasporti internazionali indicati nella stessa), limitata ad una somma predeterminabile.

È quest'ultimo pure il caso dell'assicurazione del debito di contribuzione alle avarie comuni, propria - per quanto marginalmente, ossia in relazione alle traversate marittime effettuate dall'autocarro su cui vengono trasportate le merci assicurate - anche del sistema assicurativo del trasporto stradale. Poiché il debito contributivo di ciascun interessato alla spedizione non può eccedere il valore al termine della spedizione dei beni per lui in rischio, il limite della responsabilità e, quindi, il valore assicurabile è rappresentato da tale valore (che, a sua volta, non può risultare superiore a quello delle merci in stato sano a destinazione, assunto quale valore assicurabile nell'assicurazione delle merci).

8. Le dichiarazioni del contraente.

L'assicuratore valuta l'entità del rischio che assume a proprio carico anche sulla scorta delle dichiarazioni a lui rese dal contraente.

Il codice civile contiene le fondamentali regole degli artt. 1892 e 1893, ai sensi delle quali le dichiarazioni inesatte e le reticenze del contraente, su circostanze rilevanti ai fini dell'apprezzamento da parte dell'assicuratore del rischio assicurato, producono l'annullabilità

del contratto se addebitabili a dolo o a colpa grave del contraente, e, se colpose o incolpevoli, consentono all'assicuratore di recedere dal contratto. Tali dichiarazioni consentono inoltre all'assicuratore, nel primo caso, di rifiutare il pagamento dell'indennizzo, e, nel secondo, di ridurre lo stesso in ragione del pregiudizio risentito.

Trattasi di regole dalla portata generale, applicabili anche al campo della navigazione (e a quello dei trasporti) indipendentemente dal richiamo contrattuale.

Le condizioni generali di contratto, nella quasi totalità, richiamano entrambe tali regole.

Esse, nell'attuale sistema assicurativo basato sull'esigenza di particolare fiducia fra le parti e di lealtà nel contraente e nell'assicurato, acquistano importanza centrale nell'interpretazione dei contratti assicurativi e nella risoluzione di numerosi problemi che possono porsi nell'attuazione degli stessi.

L'argomento è stato trattato nella Relazione del dottor Pillinini; per alcuni profili, verrà ripreso nelle conclusioni di questo studio.

9. *Il premio.*

Il premio costituisce l'oggetto della essenziale obbligazione del contraente, sinallagmaticamente collegata alla copertura del rischio da parte dell'assicuratore.

Soggetto obbligato è, per l'appunto, il contraente, il quale, stipulando il contratto a nome proprio, assume la relativa obbligazione.

Il calcolo dello stesso è il frutto di valutazioni effettuate dall'assicuratore sulla base dell'entità del rischio assicurato (a sua volta fondata sull'applicazione della "legge dei grandi numeri", che consente di determinare la probabilità del verificarsi del sinistro) e delle spese dell'impresa (i "caricamenti").

Tale calcolo non dà luogo a problemi particolari allorquando l'interesse assicurato è determinato sin dal momento della stipulazione del contratto. Allorquando non lo è - come accade nel caso dell'assicurazione in abbonamento, in cui l'oggetto della copertura è

determinabile, ma non anche determinato -, la prassi ha coniato alcune regole particolari, delle quali daremo conto a proposito dell'assicurazione delle merci.

Secondo quanto è stato già accennato in precedenza, la copertura - ossia l'efficacia del contratto - è ricollegata al pagamento del premio, nel senso che, salvo diversa pattuizione, non vi è copertura sino a quando non sono stati pagati il premio unico, o la prima rata del premio frazionato, oppure dopo decorsi quindici giorni dalla scadenza del termine entro il quale avrebbe dovuto essere pagata una rata successiva alla prima (art. 1901 c. civ.).

Questa regola, contenuta nel codice civile, riveste carattere generale e deve ritenersi applicabile anche alle assicurazioni contro i rischi della navigazione, dalle cui polizze è, in verità, sovente richiamata. La diretta applicabilità è stata desunta, dalla dominante giurisprudenza e da parte considerevole della dottrina, dall'art. 1885 c. civ., che è stato interpretato come norma di diritto della navigazione, dalla quale è assegnato alle disposizioni del codice civile in materia di assicurazioni il rilievo di fonte normativa primaria nel campo della navigazione, in deroga alla gerarchia segnata dall'art. 1 c. nav. (così anche il professor Fanara nella Relazione introduttiva di questo Incontro di studio). Pur dissentendo dalla accennata interpretazione (in ciò aderendo a quanto prospettato da altra rilevante corrente di pensiero), e ritenendo pertanto che anche le disposizioni del diritto comune delle assicurazioni debbono essere assoggettate all'ordine gerarchico delle norme fissato dal cit. art. 1 c. nav., riconosciamo che l'art. 1901 c. civ. contiene una norma di carattere generale, non peculiare delle assicurazioni "terrestri" e di certo non estranea al sistema assicurativo proprio della navigazione. In verità, tutte le indagini condotte - specificamente a proposito dell'assicurazione della nave, per la quale il problema è stato avvertito nel concreto - hanno dovuto pervenire alla finale conclusione dell'insussistenza, nel campo marittimo, di usi contrari alla regola in questione, ossia tali da escludere il collegamento sinallagmatico fra pagamento del premio e copertura assicurativa.

Sicché, trattandosi di norma riconducibile ad un principio generale, per giunta formante oggetto di richiamo in numerose polizze anche nel campo della navigazione, l'art. 1901 c. civ. deve affermarsi applicabile alle assicurazioni contro i rischi della navigazione, secondo quanto stabilito dall'art. 1 c. nav.

A maggior ragione, non ne può essere dubbia l'applicazione diretta alle assicurazioni relative al trasporto stradale.

10. *L'indennizzo.*

L'aspetto più rilevante dell'obbligo contrattuale a carico dell'assicuratore, di "tenere indenne" l'assicurato delle conseguenze dei rischi ricompresi nel contratto, è quello di pagare l'indennizzo nell'ipotesi del verificarsi di un sinistro assicurato.

La corresponsione dell'indennizzo costituisce, dunque, l'oggetto di un'obbligazione dell'assicuratore, nascente in forza del contratto a seguito del verificarsi di un sinistro.

Creditore è l'assicurato, ossia il titolare dell'interesse coperto da assicurazione.

La titolarità può essere assegnata a terzi da disposizioni contrattuali particolari, fra le quali ci limitiamo a menzionare le clausole di vincolo (già esaminate nella Relazione del dottor Pillinini).

Si parla propriamente di indennizzo, e non di risarcimento, poiché l'obbligazione di elidere le conseguenze dannose dell'evento, ossia di "ristorare" il danno, prescinde da un contegno illecito imputabile al soggetto obbligato.

Per principio generale, l'indennizzo deve essere pari al danno.

Tale principio non può soffrire deroghe migliorative per l'assicurato, nel senso dell'ottenimento di un indennizzo superiore al danno, perché ciò determinerebbe una inammissibile violazione del principio c.d. indennitario, cardine dell'intero sistema assicurativo.

Esso, viceversa, può subire - e, in concreto, sovente subisce - deroghe peggiorative per l'assicurato, nel senso dell'ottenimento di un indennizzo inferiore al danno.

Quest'ultima eventualità si realizza, anzitutto, nella già menzionata ipotesi della sottoassicurazione, allorquando, in forza della regola proporzionale, l'indennizzo risulta pari ad una percentuale del danno effettivo. Tuttavia, anche nel caso di sottoassicurazione, la regola proporzionale non si applica, e l'indennizzo è pari al danno, se l'assicurazione è stata stipulata *a primo rischio*: cosa che accade di frequente nell'assicurazione delle merci trasportate a mezzo autocarro. Può trattarsi, in specie, di assicurazione *a primo rischio assoluto*, o *a primo rischio relativo*. Nella terminologia invalsa nella pratica (parzialmente difforme rispetto alle definizioni profilate dalla manualistica più accreditata), si ha la prima quando si esclude l'applicazione della regola proporzionale e il danno viene indennizzato sino a concorrenza della somma assicurata, prescindendosi dalla non corrispondenza di questa al valore assicurabile; si ha la seconda quando l'esclusione della regola proporzionale è subordinata al fatto che il discostamento fra il valore assicurato e il valore assicurabile non ecceda una determinata proporzione.

Altra fattispecie in cui l'indennizzo non è totale è quella in cui è stata contrattualmente pattuita una *franchigia*.

Con tale termine si intende, secondo un concetto oramai divenuto di dominio comune, una parte di danno esulante dall'indennizzo e, dunque, destinata a rimanere a carico dell'assicurato.

La franchigia può essere strutturata in modi differenti.

Si ha la franchigia c.d. *pagamento integrale eccedendo* quando il danno resta integralmente a carico dell'assicurato se è inferiore ad una somma determinata e viene indennizzato per intero se è ad essa superiore. Si ha la *franchigia fissa* quando il danno resta a carico dell'assicurato limitatamente a una somma determinata e, per l'eccedenza, viene indennizzato; tale somma può essere indicata anche in una percentuale del valore assicurato. Si ha, infine, la *franchigia percentuale* quando una percentuale del danno resta a carico dell'assicurato (c.d. scoperto di sicurezza).

Le clausole di franchigia sono frequenti nel campo delle assicurazioni in esame, tanto delle merci, quanto della responsabilità vettoriale. La ragione della loro introduzione nelle polizze è, in linea

di massima, quella di imporre all'assicurato una maggiore diligenza nella prevenzione dei sinistri, rendendolo compartecipe delle conseguenze dannose degli stessi.

III. L'assicurazione delle merci.

1. Lineamenti generali.

L'assicurazione delle merci contro i rischi del trasporto stradale viene realizzata, nella pratica, secondo modalità differenti.

Sono state predisposte, infatti, numerose polizze, articolate in condizioni generali e particolari, finalizzate ciascuna a soddisfare le esigenze dei differenti soggetti che, da vari angoli visuali, possono risultare interessati a coprire, per se stessi o per terzi (propri clienti), i rischi in questione.

Possono essere evidenziati, anzitutto, i lineamenti comuni delle polizze in uso (attualmente sottoposte ad un'attenta opera di revisione e di aggiornamento, che dovrebbe determinare, entro tempi brevi, la pubblicazione da parte dell'ANIA delle nuove condizioni contrattuali relative alle varie forme di assicurazione del comparto qui considerato), dei cui aspetti peculiari daremo partitamente conto in prosieguo e che, ora, ci limitiamo ad elencare come segue:

- Polizza italiana di assicurazione merci trasportate (edizione 1983)⁸;
- Polizza di assicurazione trasporti per merci spedite a mezzo autocarro⁹;
- Polizza di assicurazione trasporti "fatturato merci"¹⁰;
- Polizza di assicurazione trasporti delle merci nel trasporto terrestre (stipulata per conto dell'avente interesse)¹¹.

⁸ V. vol. II, parte I, p. 267 e ss.

⁹ V. vol. II, parte I, p. 298 e ss.

¹⁰ V. vol. II, parte I, p. 307 e ss.

¹¹ V. vol. II, parte I, p. 312 e ss.

a) *Oggetto del contratto.*

L'assicurazione delle merci è *un'assicurazione di cose*.

Poiché le merci assicurate sono coperte anche durante le traversate marittime effettuate a bordo dell'autocarro su navi traghetto o RO-RO, può essere ricompreso nell'oggetto del contratto anche il *debito per contribuzione in avaria comune*. In tal caso è a carico dell'assicuratore la somma che, nel regolamento contributivo, dovesse essere liquidata in relazione alla merce assicurata, sempreché l'atto di avaria comune sia stato diretto ad evitare un danno indennizzabile ai sensi di polizza. Questa copertura è prevista dalla clausola di delimitazione della garanzia della polizza per merci trasportate a mezzo autocarro (art. 2)¹² e di quella su fatturato merci (art. 2)¹³, ma non anche di quella delle merci stipulata per conto dell'avente interesse (il cui nuovo testo in fase di elaborazione, peraltro, la contempla).

La merce, in concreto assicurata, viene contrattualmente individuata mediante indicazione nella polizza assicurativa. Se la polizza viene stipulata in abbonamento, la determinazione dell'oggetto assicurato avviene sulla base dei criteri a suo tempo illustrati.

Vi sono degli oggetti che, per le loro intrinseche caratteristiche, sono *esclusi dall'assicurazione*. Essi sono:

- le cose aventi un valore intrinseco: carte valori, monete, documenti, francobolli, oggetti preziosi;
- le cose soggette a modalità particolari di trasporto: autoveicoli, oggetti d'arte, animali vivi, merci da trasportare a temperatura predeterminata;
- le cose di particolare valore: pellicce, prodotti farmaceutici, tabacchi, cosmetici, materiale foto-ottico, apparecchi radio, televisioni, computers, ecc.;
- le cose intrinsecamente pericolose: materiali esplosivi, infiammabili o comunque pericolosi.

¹² V. vol. II, parte I, p. 298.

¹³ V. vol. II, parte I, p. 307.

Le polizze in uso contemplano tutte le esclusioni suddette, o alcune soltanto di esse.

Salva la inderogabile non assicurabilità delle cose aventi un valore intrinseco, le altre possono essere coperte da assicurazione, con esplicita previsione di polizza e pagamento del relativo sovrappremio.

b) Il premio.

Il premio, dovuto in relazione all'oggetto del contratto, viene determinato in maniera differente, a seconda delle caratteristiche della singola polizza appartenente all'una o all'altra delle tipologie in uso.

Nell'assicurazione a viaggio, il premio è indicato nel contratto.

Nell'assicurazione a tempo, il premio viene calcolato secondo una delle modalità appresso indicate:

- sul fatturato delle merci: se oggetto dell'assicurazione sono tutte le merci prodotte o commercializzate dal contraente, esso si determina mediante applicazione del tasso pattuito al fatturato totale (cioè al volume di affari al netto dell'IVA) realizzato dal contraente nel tempo di vigenza dell'assicurazione, desunto dalle scritture contabili del medesimo (art. 3 delle condizioni particolari della polizza di assicurazione trasporti "fatturato merci")¹⁴;

- sulle singole merci oggetto del trasporto: nell'assicurazione in abbonamento facoltativa, stipulata dallo spedizioniere/vettore per conto dell'avente interesse, esso si determina previa notifica del rischio, ossia in relazione alla singola partita di merce per la quale viene effettuata in via preventiva la dichiarazione di applicazione (art. 13, lett. b, delle condizioni generali della polizza di assicurazione delle merci nel trasporto terrestre stipulata per conto dell'avente interesse)¹⁵;

- su ordini continuativi: nella medesima assicurazione, se oggetto della stessa sono le merci ricomprese in un ordine avente ca-

¹⁴ V. vol. II, parte I, p. 310.

¹⁵ V. vol. II, parte I, p. 314.

rattere continuativo, esso si determina egualmente previa notifica del rischio, ossia in relazione alle merci ricomprese nell'ordine, per il quale viene effettuata in via preventiva la dichiarazione di applicazione (art. 13, lett. *a*, delle condizioni generali della polizza appena citata)¹⁶;

- sul fatturato noli: nell'assicurazione in abbonamento obbligatoria, stipulata dallo spedizioniere-vettore per conto dell'avente interesse ed avente ad oggetto tutte le merci da esso affidate a terzi per il trasporto o direttamente trasportate, esso si determina mediante applicazione del tasso indicato in polizza al valore totale delle merci, desunto dal fatturato noli (ossia dal volume di affari dei noli complessivi fatturati, al netto dell'IVA) realizzato dal contraente nel tempo di vigenza dell'assicurazione, desunto dalle scritture contabili del medesimo (art. 6 delle condizioni particolari della polizza di assicurazione per merci spedite a mezzo autocarro¹⁷; di questa modalità di computo del premio è prevista l'introduzione anche nelle nuove condizioni in fase di elaborazione della polizza di assicurazione delle merci nel trasporto terrestre stipulata per conto dell'avente interesse);

- sulle targhe: se oggetto dell'assicurazione sono tutte le merci trasportate su uno o più autocarri indicati, esso viene determinato in misura forfettaria per ciascun autocarro (frontespizio e artt. 3 e 4 delle condizioni particolari della polizza di assicurazione per merci trasportate a mezzo autocarro¹⁸).

Da quanto appena illustrato si comprende che, sovente, il premio effettivo dovuto dal contraente può essere stabilito solo al termine del periodo contrattuale, poiché solo allora è possibile accertare quali oggetti hanno in effetti corso il rischio assicurato. In tali casi, sono previsti il pagamento periodico di una somma, predefinita in relazione all'ipotizzato quantitativo di beni che avranno a fruire della copertura, e la finale corresponsione di una somma a conguaglio, determinabile dall'assicuratore mediante il controllo

¹⁶ V. vol. II, parte I, p. 313.

¹⁷ V. vol. II, parte I, p. 301.

¹⁸ V. vol. II, parte I, p. 301.

delle scritture contabili del contraente, contenenti l'indicazione del volume di affari rispecchiante il volume complessivo dei beni che hanno formato oggetto di trasporto.

c) La surroga dell'assicuratore.

Si è già accennato, nella parte introduttiva (sez. II, par. 1, lett. b), alla surroga dell'assicuratore: questi, una volta corrisposto l'indennizzo, si surroga nei diritti del danneggiato nei confronti dei terzi alla cui responsabilità il sinistro stesso può essere addebitato (art. 1916, 1° co., c. civ. e conformi clausole di tutte le polizze qui considerate).

La surroga si fonda sul generale principio posto dall'art. 1203 c. civ. Essa è correntemente denominata *rivalsa*; tale termine deve tuttavia essere considerato improprio, non avendo un significato giuridico univoco e ben evidenziato, e venendo al contrario impiegato per identificare istituti o vicende giuridiche volta a volta differenti.

Risulta oggi chiarito che la surroga (forma di successione a titolo particolare dell'assicuratore nel diritto spettante all'assicurato contro i terzi responsabili) non si realizza automaticamente, per mero effetto del pagamento: quest'ultimo costituisce soltanto in capo all'assicuratore il diritto alla surroga, il cui esercizio richiede una manifestazione di volontà. Nella pratica, la stessa si attua con una dichiarazione dell'assicurato, resa nelle forme della scrittura privata e nello stesso documento contenente la dichiarazione di quietanza (c.d. quietanza con surroga).

Perché possano prodursi gli effetti della surroga, consistenti nel trasferimento all'assicuratore dei diritti verso i terzi spettanti al danneggiato, occorre che il pagamento dell'indennizzo venga effettuato a chi vi ha diritto, ossia al proprietario delle merci danneggiate. Diversamente, se l'assicuratore dovesse indennizzare un soggetto diverso, a nulla gli gioverebbe la dichiarazione di surroga proveniente da quest'ultimo, per mancanza di legittimazione, non essendo egli il titolare dei diritti verso terzi. Ciò è del massimo rilievo prati-

co, accadendo sovente che l'assicuratore corrisponda l'indennizzo al contraente e che questi non sia il titolare dell'interesse protetto (ossia il soggetto assicurato): sicché la surroga non produrrebbe alcun effetto, in quanto effettuata nella posizione soggettiva di chi non poteva vantare diritti verso i terzi. Nelle accennate ipotesi in cui, per ragioni di opportunità commerciale o più semplicemente per pure esigenze pratiche, il pagamento dell'indennizzo viene effettuato al contraente, anziché all'assicurato, il risultato del subentro dell'assicuratore nei diritti verso i terzi può conseguirsi, alternativamente, con la cessione dei diritti stessi all'assicuratore da parte dell'effettivo danneggiato, oppure con la cessione di tali diritti dal danneggiato al contraente e con la successiva dichiarazione di surroga da parte di questi in favore dell'assicuratore.

Come a suo tempo rilevato, la surroga è importantissima nel settore considerato, poiché consente all'assicuratore di esperire l'azione contrattuale risarcitoria contro il vettore, la cui responsabilità per la perdita della merce trasportata o per i danni subiti dalla stessa è presuntivamente impegnata ai sensi della normativa, nazionale o internazionale uniforme, propria del tipo di trasporto effettuato.

La surroga si esercita nei confronti dei terzi e, quindi, non in quelli del contraente. Ciò comporta che, nelle polizze di assicurazione delle merci stipulate dal vettore per conto di chi spetta¹⁹, la surroga è in linea di principio esclusa, poiché il vettore, al caso responsabile del danno al carico, è la controparte contrattuale dell'assicuratore. Si è già osservato (sez. II, par. 1, lett. *b*) come tale eventualità realizzi, in linea di massima e salvo casi particolari, la protezione degli interessi del vettore in una con quelli del titolare della merce assicurata. Tuttavia, poiché l'orientamento odiernamente assunto dagli assicuratori è nel senso di assicurare autonomamente e separatamente i differenti interessi implicati dal trasporto stradale e di indurre di conseguenza i vettori a stipulare autonome assicurazioni della propria responsabilità, le condizioni generali della gran parte delle polizze di assicurazione delle merci affermano la possibilità di surroga anche nei confronti del vettore contraente.

¹⁹ V. vol. II, parte I, p. 312 e ss.

Al fine della soluzione dei numerosi problemi, che la vasta e variegata casistica quotidiana non cessa di prospettare, occorre tenere presente, come lineamento guida, il fatto che il titolare dei diritti verso il vettore è il destinatario (art. 1689 c. civ.) fino al momento in cui, ottenuto da questi l'indennizzo assicurativo (nella di lui qualità di proprietario del bene assicurato e, quindi, di titolare dell'interesse protetto dall'assicurazione), in tali diritti sia stato surrogato l'assicuratore. Gli atti conservativi del credito debbono essere effettuati dal titolare del diritto, salvo che altro soggetto li ponga in essere nell'interesse di questi; ciò si verifica con frequenza, allorchando l'assicuratore non ancora surrogatosi nei diritti del danneggiato compie, nell'interesse di questi e in previsione dell'imminente surroga, gli atti del genere considerato.

È importante ricordare che uno degli oneri, messi dalla legge a carico dell'assicurato, è quello avente ad oggetto la *salvaguardia della surroga* dell'assicuratore: "l'assicurato è responsabile verso l'assicuratore del pregiudizio arrecato al diritto di surrogazione" (art. 1916, 3° co., c. civ.). Nel caso dell'assicurazione delle merci, per effetto di tale onere l'avente diritto al carico (rivestente la qualifica di assicurato) non potrebbe acquietarsi in una situazione di inerzia nei confronti del vettore, ripromettendosi di ottenere il ristoro del danno patito da parte del proprio assicuratore. Egli è tenuto, viceversa, a compiere quanto richiesto dalla legge per conservare, a sé e poi all'assicuratore, il diritto al risarcimento del danno contro il vettore, provvedendo tempestivamente all'effettuazione delle riserve per i danni apparenti e alla successiva denuncia di quelli non apparenti (art. 1698 c. civ.), alla constatazione dell'identità e dello stato delle cose trasportate (art. 1697 c. civ.; a tale constatazione si provvede normalmente mediante perizia, per lo più effettuata ad iniziativa dell'assicuratore del carico, che è ritenuta opponibile al vettore se questi vi abbia partecipato o se sia stato previamente invitato a farlo), all'interruzione del termine di prescrizione del diritto. Egli è tenuto, inoltre, a trasmettere all'assicuratore tutta la documentazio-

ne necessaria all'esercizio dell'azione di rivalsa (così le condizioni generali delle polizze merci)²⁰.

La violazione dell'onere determina - per applicazione analogica della disposizione direttamente riferita agli altri oneri gravanti sull'assicurato in caso di sinistro, cioè quello di avviso di sinistro e quello di salvataggio - il diritto dell'assicuratore di ridurre l'indennità in ragione del pregiudizio sofferto (art. 1915, 2° co., c. civ.).

Per l'assicuratore delle merci, la rivalsa contro il vettore riveste importanza notevole, consentendogli essa il recupero, per quanto parziale (stante il carattere limitato dell'obbligazione risarcitoria di quest'ultimo) e comunque non sicuro (stante la possibilità della prova liberatoria circa la responsabilità e stante pure la pratica difficoltà di agire contro il vettore e di eseguire poi proficuamente la sentenza di condanna), dell'importo versato a titolo di indennizzo. Perciò, egli ne tiene conto nel calcolare il premio assicurativo. Poiché l'esercizio di tale azione avviene ad iniziativa e a spese dell'assicuratore, il quale deve provvedere alla riconnessa organizzazione interna degli uffici ed ai costi legali, è fondamentale per il medesimo il rispetto puntuale da parte dell'assicurato dell'onere sopra indicato e l'effettuazione degli altri adempimenti relativi alla provvista della documentazione. È auspicabile, nella prospettiva testé segnata, che le nuove condizioni generali dell'assicurazione del trasporto di merci, in corso di elaborazione, pongano estrema attenzione nel regolare gli adempimenti a carico dell'assicurato in relazione al successivo esercizio dell'azione dell'assicuratore contro il vettore, indicando analiticamente i documenti da consegnare (fra i quali, necessariamente, la lettera di riserva, l'invito a partecipare alla perizia rivolto al vettore, la perizia, la lettera di vettura e gli altri documenti concernenti l'effettuazione del trasporto anche da parte di vettore differente da quello contrattuale) e subordinando alla consegna degli stessi la corresponsione, totale o parziale, dell'indennizzo.

²⁰ V. vol. II, parte I, p. 267, art. 10.

d) La durata.

Sotto il profilo della durata, l'assicurazione delle merci può essere stipulata - come dianzi evidenziato in relazione alla delimitazione temporale del rischio assicurato (sez. II, par. 6, lett. *b*) - con polizze a tempo (relative alle merci che formeranno oggetto di trasporto nel periodo considerato) o a viaggio (relative al trasporto di una singola partita di merce da un luogo ad un altro).

In entrambi i casi, l'assicurazione ha effetto, per regola generale nel campo marittimo (art. 532 c. nav.), dal momento in cui le merci lasciano terra per essere caricate sulla nave a quello del loro sbarco nel luogo di destinazione.

Nella prassi, la durata della copertura viene ampliata, ricomprendendosi nella stessa anche la fase anteriore alla caricazione sul mezzo di trasporto e quella successiva alla scaricazione.

Con la clausola *da magazzino a magazzino*²¹, la copertura viene fatta decorrere dal momento in cui le merci lasciano terra, nei magazzini o depositi della località di partenza, per l'inizio delle operazioni di trasporto, a quello in cui ha termine la scaricazione nei magazzini o depositi del destinatario (e comunque con il decorso di trenta giorni dall'arrivo a destinazione, qualora entro tale termine esse non siano state consegnate).

Con la clausola *da presa in consegna a riconsegna*²², la copertura viene fatta decorrere dal momento in cui le merci vengono prese in consegna dagli incaricati del trasporto, sino alla riconsegna al destinatario (e comunque con il decorso di settantadue ore dall'arrivo nella località finale di destino). Questa clausola è impiegata nei contratti di assicurazione stipulati dal vettore per conto dell'interessato al carico.

²¹ V. vol. II, parte I, p. 269, art. 3.

²² V. vol. II, parte I, p. 312, art. 5.

e) *La liquidazione del danno.*

La liquidazione del danno è l'attività, successiva al verificarsi del sinistro, tramite la quale si perviene all'accertamento dell'entità del danno e della sua indennizzabilità ai termini di polizza, nonché alla concreta corresponsione all'assicurato della somma ritenuta di sua spettanza.

Si è già detto nella parte introduttiva circa il principio indennitario che regge il sistema assicurativo e circa le regole, influenti soprattutto nella fase qui esaminata, che determinano talora la non corrispondenza, per difetto, dell'indennizzo al danno (sez. II, par. 10).

In questa sede, occorre evidenziare anzitutto che la liquidazione comporta l'esigenza della *prova del danno* nella sua materialità (fisica e giuridica sussistenza della perdita del bene assicurato o di un'avaria allo stesso) e nella sua consistenza economica.

Di tale prova è onerato l'assicurato, cui spetta dimostrare altresì la produzione del danno entro i limiti spaziali e temporali di efficacia del contratto e, se l'assicurazione è stata prestata contro rischi determinati, la derivazione del danno da uno di essi. L'assicuratore, per contro, è onerato di fornire la prova - per evitare di dover pagare l'indennizzo - della derivazione del danno da un fattore oggettivo o soggettivo di esclusione della copertura.

Nella pratica, l'accertamento del danno è rimesso ai *commissari di avaria*, che sono dei soggetti dalla provata capacità tecnica e di fiducia dell'assicuratore, il cui intervento l'assicurato è, per espressa previsione di polizza, obbligato ad ottenere nell'immediatezza del sinistro. La valutazione tecnica del commissario d'avaria, fornita all'assicuratore, costituisce la base per la liquidazione del danno, sia per il profilo della quantificazione, che per quello della descrizione delle cause che lo hanno prodotto (fondamentale al fine della valutazione della sussistenza, o meno, della copertura).

La valutazione finale sull'uno e soprattutto sull'altro degli aspetti appena menzionati viene effettuata dai competenti uffici dell'assicuratore.

Pertanto, nella prassi operativa, il danno viene accertato, valutato e quantificato dall'assicuratore, il quale sottopone all'assicurato (o, spesso, al contraente, proprio cliente) la quietanza con surroga.

Nel caso di dissenso dell'assicurato sull'entità dell'indennizzo, occorre pervenire alla composizione del conflitto di interessi insorto fra le parti. La composizione può avvenire al livello stragiudiziale, oppure a quello giurisdizionale ed è regolata dai suindicati principi circa la ripartizione dell'onere probatorio.

Alcune polizze di assicurazione delle merci prevedono che, in caso di contestazione della perizia effettuata dal fiduciario dell'assicuratore, l'assicurato ha a sua volta facoltà di nominare un perito di propria fiducia e che, in caso di disaccordo fra i due periti, si dà luogo alla nomina di un terzo, il quale si costituisce in *collegio peritale* con i primi due (art. 8 delle condizioni generali della Polizza di assicurazione per merci spedite a mezzo autocarro²³; art. 12 delle condizioni generali della Polizza assicurazione trasporti "fatturato merci"²⁴). Non è chiarito quali siano i poteri del collegio e, in specie, quale sia l'efficacia della perizia estesa dallo stesso. Senza accampare alcuna pretesa di affrontare adeguatamente il problema, la cui soluzione involge le complesse figure dell'arbitrato irrituale e dell'arbitraggio (nonché, secondo l'orientamento di parte della dottrina e della giurisprudenza, da noi non condiviso, quella della c.d. perizia contrattuale), riteniamo di poter asserire che, difettando nella clausola contrattuale in esame l'indicazione dell'impegno delle parti di considerare l'elaborato dei periti come espressione della loro stessa volontà, non possa parlarsi di arbitrato irrituale e non possano le parti ritenersi vincolate al rispetto della perizia. Questa, piuttosto, parrebbe avere il valore giuridico di dichiarazione di scienza, che produce effetto di tipo dichiarativo-specificativo (e non di tipo costitutivo o preclusivo) solo in concorso con il fatto dichiarato e che, quindi, può essere accettata dalle parti, oppure liberamente contestata. Ciò posto, sembra veramente che questa previsione contrattuale di un accertamento peritale collegiale circa il danno sia inutil-

²³ V. vol. II, parte I, p. 299.

²⁴ V. vol. II, parte I, p. 309.

mente macchinosa, non rispondente ad un'esigenza avvertita nella pratica, non legata alla sussistenza di prassi in tal senso (come, viceversa ed esemplificativamente, è per l'accertamento compiuto dai liquidatori nel caso dell'avaria comune) e, in definitiva, certamente da sopprimere.

Per concludere sull'argomento, segnaliamo che non è prevista la liquidazione per abbandono. Le assicurazioni del trasporto stradale si conformano, su questo punto, al sistema di diritto comune, discostandosi da quello di diritto della navigazione, ove sussiste, tanto nel campo marittimo, quanto in quello aereo, la possibilità di conseguire l'indennizzo assicurativo corrispondente alla "perdita totale" del bene assicurato tramite l'abbandono dello stesso all'assicuratore.

2. *La Polizza italiana di assicurazione merci trasportate (Edizione 1983)*²⁵.

Con la polizza in riferimento, agli inizi degli anni '80 le imprese assicuratrici hanno inteso introdurre nel mercato assicurativo uno strumento idoneo a regolare l'assicurazione delle merci contro i rischi del trasporto in quanto tale, prescindendosi dalla tipologia di quest'ultimo (per mare, per via aerea, su strada o per ferrovia) e, quindi, dal mezzo impiegato per la sua esecuzione.

Questa polizza ha carattere "modulare": ai fini della formazione del contratto assicurativo, è necessaria l'adozione non solo delle condizioni generali proprie della stessa, ma anche di altre condizioni, contenute in clausolari autonomi, che concorrono alla determinazione del contenuto contrattuale, introducendo in esso alcuni elementi essenziali, non contemplati nelle condizioni generali. Il singolo contratto è, dunque, costituito da un complesso di clausole, contenute in una pluralità di formulari formalmente distinti, richiamati dalle parti.

I clausolari sono i seguenti:

²⁵ V. vol. II, parte I, p. 267 e ss.

- le condizioni generali²⁶: sono eguali per ogni forma di trasporto e contengono l'intera regolamentazione del rapporto assicurativo, con riferimento alla stipulazione del contratto (artt. 2, 7, 9), al sinistro (art. 10), alla liquidazione del danno (artt. 12, 14), alle condizioni di assicurabilità (art. 4, co. 2), al valore assicurabile (art. 6), al trasferimento del contratto (art. 8); esse non determinano né l'ampiezza della copertura, ossia il rischio assicurato, né l'ambito temporale della stessa, poiché l'una e l'altro possono essere convenuti in misura più o meno ampia, tramite il richiamo in polizza delle clausole appresso indicate;

- le clausole concernenti il rischio e la durata: delimitano il rischio assicurato (quindi, l'oggetto del contratto) e la durata e, avendo riguardo ad un elemento essenziale del contratto, sono di adozione necessaria; il contraente può scegliere fra una copertura più ampia, contro una universalità di rischi (clausola merci I - pieno rischio)²⁷, una ristretta ad alcuni rischi nominati (clausola merci II - rischi base)²⁸, una specifica per il trasporto a mezzo autocarro, anch'essa relativa ad alcuni rischi nominati (clausola merci trasportate a mezzo autocarro), una concernente il trasporto ferroviario o postale, pure contro rischi nominati (clausola per merci trasportate a mezzo ferrovia o posta)²⁹; può inoltre estendere la copertura a rischi normalmente esclusi, quali il rischio scioperi (clausola V)³⁰ e il rischio guerra (clausola VI)³¹; può, infine, optare per la copertura offerta dalle condizioni inglesi (*Institute Cargo Clauses A, B o C*)³², richiamando le stesse anziché quelle appena menzionate, e fermo restando che il richiamo vale ai soli effetti della identificazione del rischio e della durata, e non anche per la regolazione degli altri aspetti del rapporto, il quale resta sottoposto alle condizioni generali della polizza in esame;

²⁶ V. vol. II, parte I, p. 267 e s.

²⁷ V. vol. II, parte I, p. 269 e s.

²⁸ V. vol. II, parte I, p. 271 e s.

²⁹ V. vol. II, parte I, p. 273.

³⁰ V. vol. II, parte I, p. 274 e s.

³¹ V. vol. II, parte I, p. 276 e s.

³² V. vol. II, parte I, p. 281 e ss.

- le clausole addizionali: riguardano profili non essenziali del rapporto, quali modalità particolari di esecuzione del trasporto (su rimorchi, oppure a mezzo navi traghetto e RO-RO), o modalità particolari del rapporto (assicurazione in abbonamento³³, forfettaria su targhe o sul fatturato noli), oppure introducono modifiche ad alcune condizioni generali (primo rischio; validità territoriale; classificazione³⁴; coassicurazione); esse sono di adozione eventuale;

- le condizioni particolari o patti speciali: sono clausole contrattuali diverse rispetto a quelle sinora riportate e non precostituite a stampa; riguardano il singolo rapporto e possono essere scritte, in calce alla polizza o mediante allegato, a parziale integrazione o modifica (esplicita o implicita) del contenuto della stessa.

Il contratto assicurativo si compone, pertanto, di clausole desunte da una pluralità di formulari (dove il cennato carattere modulare), di cui alcune di adozione necessaria (le condizioni generali e le clausole identificative del rischio e della durata) ed altre di adozione facoltativa (le condizioni addizionali e le clausole particolari).

La gerarchia fra le norme - tutte di fonte contrattuale - che reggono il singolo rapporto è, in forza del principio di specialità, quella inversa rispetto all'ordine nel quale abbiamo dianzi esaminato le varie specie di clausole e, segnatamente: i patti speciali prevalgono sulle clausole addizionali e sulle condizioni generali; quelle prevalgono su queste; le clausole delimitative del rischio e della durata prendono il medesimo rango delle condizioni generali, dalle quali si diversificano solo per l'oggetto.

La polizza unificata merci del 1983, pur essendo stata concepita per l'assicurazione delle merci contro i rischi di ogni genere di trasporto, viene nella pratica utilizzata soprattutto per il trasporto marittimo. Viceversa, per quello a mezzo autocarro, si adottano di regola le altre polizze, di cui daremo conto subito appresso.

Occorre rilevare che, allorquando un trasporto stradale viene assicurato mediante la polizza in riferimento, non necessariamente il rischio assicurato deve essere individuato tramite la clausola merci

³³ V. vol. II, parte I, p. 278 e s.

³⁴ V. vol. II, parte I, p. 280.

trasportate a mezzo autocarro. Questa, infatti, realizza la copertura di alcuni rischi determinati, tipici del trasporto stradale; più ampia rispetto ad essa è quella conseguibile con la clausola merci I - pieno rischio³⁵, che è contro tutti i rischi del trasporto, salvo quelli esclusi.

3. *La Polizza di assicurazione trasporti per merci spedite a mezzo autocarro*³⁶.

Questa polizza è stata ricavata dalla Polizza italiana di assicurazione per merci trasportate a mezzo autocarro - Edizione 1972, al cui testo - destinato ad essere soppiantato dalla nuova polizza unificata merci del 1983, appena illustrata - la pratica si è dimostrata profondamente legata.

Essa realizza una assicurazione contro rischi determinati, ossia quelli indicati nell'art. 1 della clausola di delimitazione della garanzia³⁷, anteposta alle condizioni generali³⁸:

- incendio, esplosione ed azione del fulmine;
- eventi catastrofici naturali (alluvione, inondazione, nubifragio, frane, valanghe, ecc.);
- ribaltamento dell'autocarro, caduta dello stesso in acqua ed uscita dalla sede stradale;
- collisione o urto dell'autocarro contro altri veicoli o contro corpi mobili o fissi;
- bagnamento da acqua dolce o di mare.

Sono coperti solo i danni materiali e diretti dipendenti dal verificarsi dei rischi suddetti, e non anche quelli indiretti: esemplificativamente, è coperto il danno fisico riportato dalla merce causa il rovesciamento dell'autocarro, ma non il danno che la stessa possa subire per la prolungata sosta a seguito del ribaltamento stesso.

³⁵ V. vol. II, parte I, p. 269 e s.

³⁶ V. vol. II, parte I, p. 298 e ss.

³⁷ V. vol. II, parte I, p. 298.

³⁸ V. vol. II, parte I, p. 299.

Durante le traversate marittime effettuate dall'autocarro, le merci godono inoltre della copertura di base propria dell'assicurazione del trasporto marittimo, relativa ai rischi maggiori della vecchia clausola *f.a.p.s.* (incendio, investimento, urto e sommersione della nave, nonché perdita totale della stessa), estesa al rischio di caduta in mare o a terra durante le operazioni di imbarco, trasbordo e sbarco, a quelli di getto e asporto dal mare e alle spese di salvataggio delle merci assicurate; è pure assicurato il debito per contribuzione delle merci in avaria comune (art. 2 della clausola cit.)³⁹.

I rischi esclusi (ossia le delimitazioni causali del rischio assicurato) sono elencati dagli artt. 3 e 4 della clausola suddetta. L'elencazione è, in ampia parte, meramente riproduttiva di esclusioni già stabilite dalla legge (es.: art. 3, lett. *a*, e art. 4). La stessa, inoltre, è certamente superflua allorquando annovera fra quelli esclusi alcuni rischi che, non risultando ricompresi fra quelli coperti a mente del precedente art. 1, comunque esulerebbero dalla copertura: l'impedimento o l'interruzione di viaggio, il vizio proprio della merce, il calo naturale, le radiazioni, il furto e la rapina, la rottura e la caduta di colli.

Il furto, a ragione oggi considerato uno dei rischi maggiormente intensi nel trasporto di merci su strada, non è ricompreso, sia per la mancata indicazione nell'oggetto della copertura (art. 1), sia per la espressa menzione fra le esclusioni (art. 3, lett. *h*). Esso necessita di copertura apposita⁴⁰.

La polizza in esame può essere stipulata dall'interessato al carico, oppure dal vettore (in tal caso, per conto di chi spetta). In quest'ultima ipotesi, è espressamente prevista la rinuncia dell'assicuratore alla surroga contro il vettore contraente, limitatamente ai trasporti da lui effettuati e, quindi, non per quelli affidati a terzi subvettori (art. 8 della clausola cit.)⁴¹. Per quanto a suo tempo illustrato (sez. II, par. 1, lett. *b* e par. 1, lett. *c* di questa sezione), la rinuncia si rivela superflua, poiché, ai sensi dell'art. 1916 c. civ., la

³⁹ V. vol. II, parte I, p. 298.

⁴⁰ V. vol. II, parte I, p. 303 e s.e p. 305.

⁴¹ V. vol. II, parte I, p. 299.

surroga non compete all'assicuratore nei confronti della propria controparte contrattuale (il vettore contraente), e gli compete invece nei confronti dei soggetti terzi (i vettori diversi da quello contraente l'assicurazione).

In tema di rivalsa, segnaliamo che la previsione dell'art. 7, 2° co., delle condizioni generali (per la quale al compimento di determinati atti suscettibili di pregiudicare l'esercizio della rivalsa è ricollegata la decadenza dal diritto all'indennizzo)⁴² apporta una deroga, in senso peggiorativo per l'assicurato, alla più favorevole previsione dell'art. 1916, 3° co., c. civ., interpretata in senso conforme al disposto dell'art. 1915, 2° co., c. civ. (per la quale il pregiudizio arrecato alla rivalsa comporta il risarcimento del danno, ottenibile con la riduzione dell'indennizzo in relazione al pregiudizio). Essa, pertanto, deve considerarsi nulla, ai sensi dell'art. 1932 c. civ.

4. *La Polizza di assicurazione trasporti "fatturato merci"*⁴³.

È stata predisposta per essere stipulata da chi produce o commercializza merci formanti oggetto di vendita e di conseguente trasporto, effettuabile con autocarri di proprietà o in gestione propria, oppure con autocarri di terzi vettori, oppure a mezzo ferrovia o posta. Questo carattere della polizza, desumibile dalle previsioni degli artt. 1, 2 e 3 delle condizioni generali⁴⁴ del testo ora vigente, risulta chiaramente indicato negli artt. 1 e 3 del nuovo testo in corso di elaborazione da parte dell'ANIA.

Le merci, prodotte o vendute dal contraente, sono assicurate contro tutti i rischi del trasporto, anche durante le traversate marittime su navi traghetto o RO-RO (art. 1 della clausola di delimitazione della garanzia)⁴⁵. La copertura è, dunque, molto più ampia ri-

⁴² V. vol. II, parte I, p. 300.

⁴³ V. vol. II, parte I, p. 307 e ss.

⁴⁴ V. vol. II, parte I, p. 308.

⁴⁵ V. vol. II, parte I, p. 307.

spetto a quella realizzabile con la polizza esaminata nel paragrafo che precede.

È ricompresa l'assicurazione del debito per contribuzione alle avarie comuni (art. 2 clausola cit.)⁴⁶. Il nuovo testo in corso di elaborazione contempla pure l'assicurazione delle spese e del compenso di assistenza e salvataggio (art. 29 delle condizioni generali).

L'elencazione dei rischi esclusi (art. 3 clausola cit.) è quella consueta, relativa ai rischi la cui esclusione è già stabilita dalla legge ed agli altri fattori causativi di danno, già illustrati nella parte generale (sez. II, par. 6, lett. b). Segnaliamo l'esclusione dei danni da ritardo o da perdite di mercato (art. 3, lett. e).

Il furto è, alla pari della rapina, ricompreso nell'assicurazione.

Il valore assicurabile è dato dal prezzo di fattura delle merci (art. 5 delle condizioni generali)⁴⁷. Questa previsione è difforme rispetto alla regola generale che ricomprende nel valore assicurabile anche l'utile sperato (cfr. sez. II, par. 7).

5. La Polizza di assicurazione trasporti delle merci nel trasporto terrestre (stipulata per conto dell'avente interesse)⁴⁸.

Costituisce lo strumento approntato dalla pratica assicurativa per il soggetto che - nella qualità di spedizioniere, vettore o spedizioniere-vettore - intende offrire ai propri clienti, oltre al servizio del trasporto delle merci al luogo di destinazione, anche la copertura assicurativa delle medesime contro i rischi del trasporto. Tale soggetto pertanto stipula l'assicurazione a nome proprio - assumendo la qualifica di contraente -, ma per conto e nell'interesse del proprietario delle merci, cui compete la qualità di assicurato.

Oggetto ne sono le merci per le quali il soggetto suindicato ha ricevuto ordine di provvedere all'assicurazione per conto degli

⁴⁶ V. vol. II, parte I, p. 307.

⁴⁷ V. vol. II, parte I, p. 308.

⁴⁸ V. vol. II, parte I, p. 312 e ss.

aventi diritto sulle stesse (art. 1 delle condizioni generali⁴⁹; il concetto risulta ancora più chiaro nella nuova formulazione di tale articolo, attualmente allo studio dell'ANIA).

Tali caratteri delle polizza in esame ne delineano la funzione, che non è quella di esentare il vettore dalla responsabilità verso il titolare del carico, sibbene quella di fornire a quest'ultimo la copertura assicurativa come servizio riconnesso a quello fondamentale offerto dal vettore stesso (il trasporto) e, ovviamente, a costi e condizioni migliori rispetto a quelle ottenibili dal singolo interessato. È per tale ragione che la polizza viene stipulata dal vettore in abbonamento e che, nel concreto, la stessa copre quelle merci, per le quali quegli abbia ricevuto il mandato di stipulare l'assicurazione. Di conseguenza, le merci debbono di norma formare oggetto di dichiarazione prima dell'inizio del trasporto (art. 13 delle condizioni generali⁵⁰; peraltro, nella nuova polizza in corso di elaborazione, è prevista pure la possibilità che l'assicurazione riguardi tutte le merci trasportate dal contraente, senza previa notifica del rischio; sul punto rimandiamo a quanto chiarito nella sez. II, par. 5).

La funzione di questa polizza, in tal modo evidenziata, all'applicazione pratica risulta parzialmente compressa poiché, nel caso in cui il sinistro è imputabile a fatto di cui il vettore deve rispondere, questi, nella propria qualità di contraente, non può subire la rivalsa dell'assicuratore e riesce, quindi, ad escludere le conseguenze della suddetta responsabilità (v. il par. 1, lett. c, di questa sez.). È per tale ragione che, nella bozza di nuova formulazione delle condizioni generali, è prevista espressamente la rivalsa dell'assicuratore contro il vettore, anche se contraente (art. 24).

Si tratta di un'assicurazione contro tutti i rischi del trasporto, inclusi quelli relativi alle traversate marittime su navi traghetto o RO-RO (art. 1 delle condizioni generali)⁵¹. Non è ricompresa la copertura del debito per contribuzione della merce assicurata in avaria comune (nel nuovo testo, viceversa, si prevede la copertura sia del

⁴⁹ V. vol. II, parte I, p. 312.

⁵⁰ V. vol. II, parte I, p. 313 e s.

⁵¹ V. vol. II, parte I, p. 312.

debito suddetto, che di quello per spese e compenso di assistenza e salvataggio: art. 34).

Per i rischi esclusi (art. 2 delle condizioni generali)⁵², richiamiamo quanto già osservato nel paragrafo che precede a proposito della polizza "fatturato merci".

Il furto e la rapina sono ricompresi nell'assicurazione.

IV. L'assicurazione della responsabilità del vettore stradale.

1. Lineamenti della responsabilità del vettore stradale e della sua limitazione.

Soltanto a scopo di maggior ordine espositivo e nell'intento di favorire la migliore comprensione della tipologia assicurativa che ci accingiamo ad esaminare, richiamiamo sinteticamente, in via preliminare, i criteri cui è informata la responsabilità del vettore stradale di cose.

a) La responsabilità derivante dal contratto di trasporto.

La responsabilità contrattuale del vettore terrestre è, come ben noto, aggravata rispetto all'ordinario regime di responsabilità per inadempimento fissato dall'art. 1218 c. civ. Infatti, per il tradizionale principio del *receptum*, non è sufficiente al vettore la prova dell'ordinaria diligenza per escludere la presunzione di colpa normativamente posta a suo carico, imponendosi viceversa allo stesso la prova della derivazione del danno da uno specifico fatto causativo, considerato per lui esimente.

Occorre considerare separatamente il regime del codice civile, applicabile ai trasporti nazionali e a quelli internazionali retti dalla legge sostanziale italiana, da quello della Convenzione di Ginevra

⁵² V. vol. II, parte I, p. 312.

del 19 maggio 1956 sul trasporto di merci su strada (*C.M.R.*), applicabile ai trasporti internazionali indicati dall'art. 1 della stessa.

Secondo il *regime codicistico*, il vettore risponde:

- per le perdite e le avarie alle merci trasportate, dalla consegna alla riconsegna, salva la prova liberatoria della derivazione del danno da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle merci o del loro imballaggio, dal fatto del mittente o da quello del destinatario (art. 1693 c. civ.);

- per l'inadempimento degli obblighi derivanti dal contratto di trasporto e per il ritardo nell'esecuzione di quest'ultimo, secondo il regime ordinario della responsabilità del debitore (art. 1218 c. civ.);

- per la mancata riscossione degli assegni di cui è gravata la merce (art. 1692 c. civ.).

Ai sensi della *C.M.R.*, lo stesso risponde:

- per le perdite e le avarie alle merci trasportate dalla consegna alla riconsegna (art. 17, par. 1, *C.M.R.*), salva la prova liberatoria della derivazione del danno da colpa dell'avente diritto, da un ordine di questi non dipendente da colpa del vettore, da un vizio proprio della merce, da circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare (art. cit., par. 2), o salva la prova della sussistenza di uno dei rischi particolari indicati nel successivo par. 4 (in relazione ai quali vale il regime dell'art. 18);

- per l'inadempimento agli obblighi contrattuali;

- per il ritardo nell'esecuzione del trasporto (artt. 17, par. 1, e 19 *C.M.R.*);

- per la mancata riscossione degli assegni di cui è gravata la merce (art. 21 *C.M.R.*).

b) Il limite risarcitorio.

L'obbligazione risarcitoria del vettore è limitata ad una somma predeterminata. Questa limitazione del debito (e non della responsabilità patrimoniale, perché la limitazione determina soltanto la riduzione ad una certa somma di un debito del quale il vettore ri-

sponde comunque con tutti i suoi beni) trova fondamento nell'intendimento - oggi peraltro criticato sotto numerosi aspetti - di favorire lo sviluppo delle imprese di trasporto.

Il limite è differente nei trasporti retti dalla legge italiana (art. 1 l. 22 agosto 1985, n. 450, come sostituito dal d. l. 29 marzo 1993, n. 82, convertito nella l. 27 maggio 1993, n. 162) e in quelli sottoposti alla *C.M.R.*

Nei primi esso è il seguente:

- per i trasporti soggetti al sistema di tariffe "a forcella" (tit. III della l. 6 giugno 1974, n. 298), lire cinquecento per chilogrammo di portata utile del veicolo, salva la previsione pattizia di un risarcimento maggiore mediante la stipulazione di assicurazioni integrative (art. 1, co. 1, cit. l. n. 450 del 1985);

- per i trasporti esenti dall'obbligo delle tariffe "a forcella" (art. 59 cit. l. n. 298 del 1974), lire dodicimila per chilogrammo di peso lordo perduto o avariato, salvo diverso patto scritto antecedente alla consegna delle merci al vettore (art. 1, co. 2, cit. l. n. 450 del 1985);

- l'obbligazione risarcitoria è illimitata nel caso di dolo o colpa grave del vettore, dei suoi dipendenti o ausiliari, degli eventuali subvettori (art. 1, co. 3, cit. l. n. 450 del 1985);

- i limiti suddetti sono soggetti ad aggiornamento periodico (art. 1, co. 4, cit. l. n. 450 del 1985).

Nei secondi esso è il seguente:

- per la perdita o l'avaria della merce trasportata, 8,33 diritti speciali di prelievo per chilogrammo di peso lordo di merce perduta o avariata, oltre al rimborso del nolo, dei diritti doganali e delle spese, oltre agli interessi al saggio del cinque per cento annuo dal momento della richiesta a quello della pronuncia giudiziale o - deve ritenersi - dell'accordo stragiudiziale (artt. 23, par. 3, 4, 7, e 27 *C.M.R.*);

- se vi è stata la dichiarazione di valore o la dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna, la cifra risultante da tali dichiarazioni (artt. 23, par. 6, 24 e 26 *C.M.R.*), oltre agli interessi come sopra indicato;

- per i danni da ritardo, è dovuta un'indennità non superiore al nolo (art. 23, 5° co., *C.M.R.*), oltre agli interessi;

- l'obbligazione risarcitoria è illimitata nel caso di dolo o di colpa equiparata al dolo secondo la legge sostanziale applicabile (art. 29 C.M.R.).

2. L'assicurazione della responsabilità vettoriale.

a) Generalità.

Nel mercato assicurativo italiano, la sola forma di assicurazione relativa al trasporto stradale di merci è stata, per lungo tempo, quella di cose, ossia delle merci stesse. Di assicurazione della responsabilità vettoriale si è cominciato a parlare solo di recente, a seguito di alcuni mutamenti normativi intervenuti in materia di autotrasporto di merci per conto terzi.

La l. 6 giugno 1974, n. 298 ("Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada") ha, per la prima volta nel settore considerato, fatto menzione dell'assicurazione della responsabilità del vettore, indicando la stipulazione della stessa (e di quella delle responsabilità verso terzi derivante dalla circolazione del mezzo di trasporto) come requisito per l'iscrizione dell'impresa al neo-costituito albo nazionale degli autotrasportatori (art. 13).

Il regolamento di esecuzione, adottato con il d. P. R. 3 gennaio 1976, n. 32, ha indicato i massimali minimi di assicurazione (lire duecentocinquanta per ogni chilogrammo di portata utile dei singoli veicoli impiegati dall'impresa) e ha previsto l'approvazione delle condizioni generali di assicurazione e delle tariffe ad opera del Ministro dei trasporti (art. 10).

Le suddette disposizioni erano passate pressoché inosservate, stante l'inoperatività dell'intera normativa ora indicata, in assenza della prevista determinazione ministeriale delle condizioni generali e delle tariffe.

Successivamente, la l. 22 agosto 1985, n. 450 ("Norme relative al risarcimento dovuto dal vettore stradale per perdita o avaria delle cose trasportate") ha introdotto, in maniera assolutamente innovativa per il campo del trasporto stradale, il medesimo principio da tempo vigente in quello del trasporto marittimo e aeronautico (proprio altresì di quello stradale internazionale retto dalla *C.M.R.*): la limitazione del risarcimento dovuto per perdita o avaria delle cose trasportate. Il limite è stato da essa stabilito avendo diretto riferimento alla l. 6 giugno 1974, n. 298 (sopra menzionata): per i trasporti soggetti al sistema di tariffe "a forcella", esso è stato fatto coincidere con il massimale assicurativo previsto dalla legge stessa e dal regolamento di esecuzione (lire duecentocinquanta per chilogrammo di portata utile del veicolo), mentre, per quelli esenti da tale sistema, esso è stato stabilito in relazione al peso della merce perduta o avariata (lire dodicimila per chilogrammo).

Questa legge ha, di fatto, imposto all'attenzione degli assicuratori del ramo trasporti - per l'innanzi abituati ad operare quasi esclusivamente in termini di assicurazione "di cose" - il problema dell'assicurazione della responsabilità (limitata) del vettore stradale. Ne è derivata la predisposizione di una polizza apposita, destinata ad affiancarsi a quella delle merci per coprire un interesse differente rispetto a quello garantito da quest'ultima (v. sopra, sez. II, par. 1): la Polizza di assicurazione trasporti della responsabilità del vettore stradale⁵³ del 1986.

Gli svolgimenti successivi, avutisi al livello della giurisprudenza costituzionale e a quello legislativo, hanno lasciato traccia anche nel comparto assicurativo.

La Corte costituzionale, con la sentenza 22 novembre 1991, n. 420, ha dichiarato l'illegittimità della citata legge n. 450 del 1985 sotto il duplice profilo dell'applicabilità del limite anche alle ipotesi contrassegnate dal contegno doloso o gravemente colposo del vettore e della mancata previsione di un adeguamento del limite al fine di conservare al risarcimento il carattere dell'effettività.

⁵³ V. vol. II, parte I, p. 315 e ss.

Sulla scorta delle suddette indicazioni - e delle altre conformi desumibili dalle precedenti pronunce della stessa Corte quanto al limite risarcitorio sussistente in favore del vettore aereo di persone e di quello marittimo di cose -, si è avuto, da ultimo, il decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito nella legge 27 maggio 1993, n. 162, il cui art. 7 ha sostituito l'art. 1 della legge n. 450 del 1985, colpito dalla accennata declaratoria di illegittimità costituzionale. Ne è derivato il testo riferito nel paragrafo che precede, nel quale, raddoppiatosi il limite relativo ai trasporti soggetti al sistema di tariffe "a forcella", si sono previste - tanto in questi trasporti, quanto negli altri esenti da tali tariffe - la possibilità per le parti di elevare il limite, la decadenza del vettore dal beneficio per i casi di dolo e di colpa grave e l'adeguamento periodico del limite con decreto ministeriale.

La conseguenza sul piano assicurativo è consistita, per un verso, nella rottura del collegamento prima sussistente fra massimali assicurativi obbligatori e limite risarcitorio, e, per altro verso, nell'emersione di ipotesi rilevanti di inoperatività del limite e della correlata insufficienza dei massimali assicurativi.

Ciò ha comportato, per il primo aspetto, l'incremento convenzionale del massimale relativo a ciascun trasporto, invero determinato in misura pari al limite risarcitorio stabilito dalla legge (art. 5 delle condizioni generali della polizza citata)⁵⁴, e, per il secondo, la previsione di coperture facoltative integrative per le menzionate ipotesi di danno addebitabile a dolo o a colpa grave del vettore assicurato.

Si è tenuto conto, inoltre, del fatto che l'eventuale sottoposizione del trasporto alla *C.M.R.* comporta un regime in parte diverso della responsabilità di questi e, comunque, la sussistenza di limitazioni del debito risarcitorio differenti rispetto a quelle proprie della nostra legislazione. Si è pertanto delimitato il rischio ai trasporti nell'ambito del territorio nazionale e ad esclusione di quelli sottoposti alla *C.M.R.* (art. 4 delle condizioni generali)⁵⁵ e si è prevista l'ado-

⁵⁴ V. vol. II, parte I, p. 315.

⁵⁵ V. vol. II, parte I, p. 315.

zione di clausole particolari per l'estensione della copertura a questi ultimi trasporti.

Tali mutamenti, unitamente all'elaborazione incontrata dallo strumento nei primi anni di applicazione, hanno suscitato l'esigenza di predisposizione di una nuova polizza, il cui testo è attualmente allo studio dell'ANIA.

b) La natura giuridica.

L'assicurazione della responsabilità del vettore stradale è un'assicurazione contro i danni, appartenente al genere di quelle *contro il sorgere di un debito* e, in particolare, del debito secondario di responsabilità.

Ai fini dell'ulteriore qualificazione della stessa sulla base della sussistenza, o meno, di un obbligo di stipulare il relativo contratto, occorre considerare l'art. 13 della cit. l. n. 298 del 1974, il quale indica, fra i requisiti per l'iscrizione all'albo nazionale degli autotrasportatori, la avvenuta stipulazione di un "contratto di assicurazione per la responsabilità civile dipendente dall'uso degli autoveicoli e per i danni alle cose da trasportare, con i massimali prescritti nel regolamento di esecuzione" (1° co., n. 4). Se ne desume che la conclusione del contratto costituisce per il vettore un onere ai fini dell'iscrizione all'albo, perché, in difetto, questa non è consentita. L'assicurazione in parola, dunque, pur dovendosi ricondurre a quelle facoltative (non sussistendo, infatti, alcun obbligo legale di concluderla), nell'ambito di queste si deve più correttamente qualificare come *assicurazione onerata*.

Quanto appena rilevato presuppone, tuttavia, la concreta operatività dell'art. 13, 1° co., n. 4 della legge cit.; operatività ad oggi insussistente, stante la mancata approvazione ministeriale delle condizioni generali e delle tariffe dell'assicurazione in parola, prevista dal regolamento (art. 10, 4° co., d. P. R. 3 gennaio 1976, n. 32). Sicché, oggi - e fino alla concreta attuazione della disposizione testé

citata -, l'assicurazione della responsabilità del vettore stradale è, puramente e semplicemente, un'*assicurazione facoltativa*.

Rileviamo, ulteriormente, che per effetto della stessa il terzo danneggiato (l'avente diritto al carico) non acquista alcun diritto nei confronti dell'assicuratore, il quale è obbligato soltanto nei confronti del vettore assicurato, secondo il disposto dell'art. 1917 c. civ. In verità - come già segnalato (sez. II, par. 3) - l'azione diretta del terzo danneggiato nei confronti dell'assicuratore può trovare il proprio fondamento soltanto in una norma di legge che la istituisce (così, ad esempio, nell'assicurazione della responsabilità dell'esercente aereo per i danni ai terzi sulla superficie, o in quella della responsabilità per la circolazione dei veicoli a motore e dei natanti) o in una disposizione contrattuale che la prevede (così nell'assicurazione obbligatoria della responsabilità per la circolazione degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo). Essa, nel nostro ordinamento, si riscontra soltanto nelle assicurazioni obbligatorie (e non in tutte: non, ad esempio, in quella del vettore aereo internazionale di persone). Nel caso qui esaminato, l'azione diretta non sussiste, non avendola la legge prevista, anche in considerazione del carattere non obbligatorio dell'assicurazione stessa.

c) Le limitazioni contrattuali della copertura assicurativa.

L'evenienza che, allorquando riceverà applicazione la previsione del n. 4 dell'art. 13 della l. n. 298 del 1974, la stipulazione di un contratto di assicurazione della responsabilità vettoriale sarà richiesta ai fini dell'iscrizione all'albo nazionale degli autotrasportatori, consiglia di affrontare un problema che, allo stato, appartiene soltanto al livello della teoria: quello dell'influenza esercitabile dalle limitazioni contrattuali nella copertura assicurativa, proprie di tutti i contratti, in ordine al rispetto del requisito legislativo. Ci si deve chiedere, in breve, se la sussistenza di limitazioni nella copertura assicurativa della responsabilità consente di considerare adempiuto l'onere imposto dalla disposizione menzionata.

Occorre esaminare partitamente le diverse limitazioni nella copertura - dei cui lineamenti generali si è dato conto dianzi (sez. II, par. 6, lett. *b*) - a seconda che si tratti di limitazioni nell'oggetto assicurato, o di limitazioni causali, o di limitazioni spaziali e temporali.

Quanto alle prime, occorre ulteriormente distinguere. La limitazione della copertura alla responsabilità per i soli danni da perdita o avarie delle merci trasportate, con conseguente esclusione della restante responsabilità (ad es. per i danni da ritardo, o per quelli da inadempimento contrattuale), è conforme al disposto della legge. Quella derivante dall'esclusione di alcune merci dalla copertura (del genere di quella propria dell'assicurazione merci: v. sez. III, par. 1, lett. *a*), stabilita dall'art. 3 delle condizioni generali⁵⁶ della polizza in vigore e ampliata dall'art. 11 del nuovo testo in fase di elaborazione, non lo è, poiché il dato desumibile dal testo normativo non consente diversificazioni di sorta in relazione alla tipologia della merce oggetto del trasporto e poiché l'intendimento legislativo è nel senso di dare tutela all'avente diritto al carico, prescindendo dalla natura di questo.

Quanto alle seconde, è bene considerare separatamente quelle di natura soggettiva e quelle di natura oggettiva. Fra le une, è conforme l'esclusione dei fatti dolosi, invero non assicurabili, ma non lo è quella dei fatti gravemente colposi, le cui conseguenze, per il disposto dell'art. 1917 c. civ. non derogato dalla citata previsione della l. n. 298 del 1974, sono a carico dell'assicuratore; opportunamente, quindi, il progetto di nuovo testo ricomprende la copertura della colpa grave, a differenza del testo vigente, che esclude la colpa consistente nella c.d. *willful misconduct*. Fra le altre, non sono conformi né l'esclusione del furto (però assicurabile con previsione autonoma e, nel sistema in corso di elaborazione, senz'altro ricompreso), né quella dei fattori causativi consistenti nell'inidoneità dell'autocarro e nella sua non conformità alle prescrizioni normative, nei vizi apparenti di imballaggio per i quali non siano state fatte le debite riserve, nel bagnamento; lo è l'esclusione del rischio guerra e scioperi, del rischio atomico e degli eventi catastrofici naturali,

⁵⁶ V. vol. II, parte I, p. 315.

trattandosi di fattori non rientranti nelle coperture assicurative ordinarie (art. 1912 c. civ.).

Sono certamente conformi al dettato legislativo le limitazioni temporali e spaziali, che sono proprie di ogni contratto di assicurazione.

Il problema, come accennato, attualmente non si pone, stante la sostanziale inefficacia della previsione del n. 4 dell'articolo in riferimento. Allorquando la stessa diverrà efficace, perché sarà intervenuta l'approvazione ministeriale delle condizioni generali di assicurazione (e delle tariffe), il problema sarà stato risolto a livello amministrativo, poiché l'onere dovrà considerarsi rispettato se le condizioni di contratto saranno conformi a quelle predeterminate dal ministero. Ciò consentirà di considerare ammissibili quelle sole limitazioni nella copertura, che avranno ricevuto l'approvazione ministeriale.

3. *La Polizza di assicurazione trasporti della responsabilità del vettore stradale*⁵⁷.

La polizza in esame ha ad oggetto la responsabilità del vettore stradale di cose (art. 1, 1° co., delle condizioni generali)⁵⁸.

Per vettore si intende colui che assume contrattualmente l'obbligo di eseguire il trasporto, indipendentemente dalla denominazione assegnata al contratto formalizzato con l'interessato alla merce, dalla denominazione dell'impresa e dalla tipologia dei servizi offerti.

Ne deriva che questa polizza si addice tanto al vettore, quanto allo spedizioniere, per l'attività vettoriale dallo stesso di norma messa in essere quale spedizioniere-vettore. Coerentemente, quindi, il progetto di nuovo testo menziona, quale oggetto dell'assicurazione, la responsabilità contrattuale del vettore e dello spedizioniere-vettore (art. 10).

Il vettore riveste la qualità di assicurato e, di regola, pure quella di contraente.

⁵⁷ V. vol. II, parte I, p. 315 e ss.

⁵⁸ V. vol. II, parte I, p. 315.

L'assicurazione riguarda la responsabilità contratta dall'assicurato "ai sensi di legge" (nei limiti, dunque, della cit. l. n. 450 del 1985), e non anche ulteriori e più ampie responsabilità contrattualmente assunte dallo stesso (art. 1, 2° co., delle condizioni generali). Tale esclusione è divenuta particolarmente importante dopo la modifica apportata alla legge in riferimento (citt. d. l. n. 82 del 1993 e l. di conversione n. 162 del 1993), che ha consentito pattuizioni modificative del limite risarcitorio. Il "limite di indennizzo" - all'origine fissato nell'ammontare del risarcimento previsto dalla legge n. 450 del 1985, sino a concorrenza per ogni sinistro e per ogni autoveicolo delle somme pattuite in ogni singolo contratto assicurativo (art. 5 delle condizioni generali)⁵⁹ - viene ora modificato, tramite il richiamo dell'appendice integrativa per "adeguamento alle norme di cui alla Legge 27 maggio 1993, n. 162"⁶⁰, in conformità alla legge stessa. Resta sempre escluso ogni ulteriore importo eventualmente dovuto dall'assicurato (art. 3 dell'appendice).

L'assicurazione riguarda i soli trasporti nazionali (art. 4 delle condizioni generali)⁶¹. L'estensione a quelli internazionali retti dalla *C.M.R.* è, come già accennato, consentita con apposita pattuizione, ferma restando l'esclusione delle speciali responsabilità derivanti dalla dichiarazione di valore, da quella di interesse speciale alla riconsegna o da impegno speciale sul termine di riconsegna (clausola 2 delle condizioni aggiuntive)⁶².

È prevista l'estensione della copertura per il caso di perdita del beneficio del limite risarcitorio, ovviamente sino a concorrenza del massimale di polizza (clausola 5 delle condizioni aggiuntive e appendici integrative)⁶³.

L'assicurazione può essere prestata per una o più delle tre garanzie indicate nella polizza e contrassegnate con lettere alfabetiche, segnatamente:

⁵⁹ V. vol. II, parte I, p. 315.

⁶⁰ V. vol. II, parte I, p. 321.

⁶¹ V. vol. II, parte I, p. 315.

⁶² V. vol. II, parte I, p. 319.

⁶³ V. vol. II, parte I, p. 319 e ss.

- garanzia A (assicurazione della responsabilità durante il trasporto con autoveicoli di targa determinata)⁶⁴: è individuato il mezzo costituente l'occasione del sorgere della responsabilità;

- garanzia B (assicurazione della responsabilità da presa in consegna a riconsegna)⁶⁵: sono assicurati tutti i trasporti assunti dall'assicurato, senza limitazioni in relazione ai mezzi impiegati, che non debbono essere preidentificati e che possono essere anche di proprietà di terzi o dagli stessi gestiti;

- garanzia C (assicurazione della responsabilità per furto o mancata riconsegna delle merci)⁶⁶: è ricompreso nella copertura il rischio di furto (non anche quello di rapina, la quale, in linea di principio e salve le restrizioni e le precisazioni affiorate a seguito della recente esperienza operativa e giurisprudenziale, esclude la responsabilità del vettore), che normalmente ne è escluso.

La copertura più ampia è quella realizzabile con il simultaneo richiamo delle garanzie B e C. La prima, in ispecie, tutela l'assicurato anche nel caso di trasporti eseguiti da terzi subvettori, nei cui confronti l'assicuratore si riserva contrattualmente di agire in surroga dell'assicurato (art. 3 delle condizioni relative alla garanzia B)⁶⁷.

V. Conclusioni.

Le polizze relative all'assicurazione dei rischi inerenti il trasporto stradale (cose e responsabilità) hanno evidenziato il loro *carattere modulare*: il contratto di assicurazione viene materialmente confezionato mediante l'adozione di una pluralità di formulari a stampa, contenenti le condizioni generali e quelle speciali, richiamati nella polizza vera e propria.

⁶⁴ V. vol. II, parte I, p. 316.

⁶⁵ V. vol. II, parte I, p. 316 e s.

⁶⁶ V. vol. II, parte I, p. 317.

⁶⁷ V. vol. II, parte I, p. 316.

Tale simultaneo richiamo di clausolari differenti fa sì che, molto spesso, un medesimo profilo del rapporto assicurativo riceve regolazione in più di uno dei formulari richiamati. Il principio di specialità consente in tal caso, come ben noto, di individuare quale fra le diverse disposizioni debba trovare applicazione; ciò tanto più che, di regola, le clausole speciali (denominate, a volta a volta, condizioni addizionali, o particolari, o patti speciali) sono richiamate “in deroga” alla disciplina contenuta nelle condizioni generali. Cosicché, come a suo tempo evidenziato, le clausole aggiunte a penna o a macchina prevalgono sulle condizioni a stampa e, fra queste ultime, quelle speciali prevalgono su quelle generali. È indubbio, tuttavia, che la sussistenza della accennata pluralità di disposizioni, e ancor prima di una pluralità di clausolari “cuciti assieme”, di certo non giova alla chiarezza del rapporto.

Altrettanto può dirsi circa le *clausole vessatorie*, le quali, per quanto in sensibile diminuzione (v. per es. la polizza unificata merci del 1983, nelle cui condizioni generali ne rimane una sola, quella sulla deroga alla competenza territoriale)⁶⁸, costituiscono un appesantimento del contratto sotto il profilo formale (stante l'esigenza della doppia firma) e, sotto quello sostanziale, anacronisticamente alimentano un senso di diffidenza dell'assicurato nei confronti dell'assicuratore.

All'attuale stadio evolutivo dello strumento assicurativo, della legislazione in materia e della mentalità dimostrata al riguardo dall'utenza, la pluralità dei clausolari e le clausole vessatorie (massime se stampati - tanto gli uni, quanto le altre - in caratteri minuti, che sono tipici delle condizioni inglesi e che, anche nel nostro mercato, sono adottati da non poche compagnie) rappresentano un aspetto negativo dell'assicurazione o, più propriamente, delle modalità con cui gli assicuratori si presentano sul mercato.

Anche l'operatore più raffinato - che, nel comparto considerato, indubbiamente costituisce oggi una crescente realtà - avverte in maniera particolarmente incisiva l'esigenza di chiarezza, unitamente a quella di precisa e puntuale tutela degli interessi di cui è portatore.

⁶⁸ V. vol. II, parte I, p. 268, art. 16.

Reciprocamente, è dall'assicuratore avvertita l'esigenza di *specificata valutazione del rischio* assunto a proprio carico, con riferimento alle particolarità del caso concreto e alle caratteristiche tutte rappresentate dal singolo soggetto contraente o assicurato. La considerazione di quest'ultimo, invero, costituisce sovente l'elemento che determina l'atteggiamento dell'assicuratore all'atto della liquidazione dell'indennizzo, cui egli è propenso a pervenire con maggiore facilità nei confronti dei grandi clienti, che soppesa viceversa alla luce di ogni possibile eccezione trattandosi di clienti occasionali o, peggio ancora, di clienti nei quali egli sospetta un agire fraudolento. Ciò si verifica con particolare frequenza nel settore considerato, ove, tanto nel campo dell'assicurazione delle merci, quanto in quello della responsabilità vettoriale, il contraente è spesso un operatore di grandi dimensioni, che - in qualità di produttore, di rivenditore, di spedizioniere o di vettore - spedisce o movimentata ingenti quantitativi di merce e garantisce all'assicuratore premi elevati.

Dall'uno e dall'altro ordine di considerazioni, brevemente svolte, si perviene ad un'illazione agevole: l'attuale momento del mercato assicurativo esprime l'esigenza di *personalizzazione delle polizze*, in relazione alle concrete necessità manifestate dal contraente o dall'assicurato ed alla posizione in cui, per la "mole" (numero, importanza e somma dei relativi premi) dei contratti portati o per la pregressa "sinistrosità" manifestata, entrambi si pongono nei riguardi dell'assicuratore.

Tale esigenza può essere, oggi, adeguatamente soddisfatta tramite il supporto offerto dall'informatica, che consente di "calibrare" il contratto assicurativo in relazione a tutte le particolarità della fattispecie concreta e di confezionare un documento contrattuale per la stessa, organicamente ed unitariamente strutturato, privo di allegati, di appendici, di simultanei richiami a condizioni in parziale contrasto l'una con l'altra, di clausole necessitanti di specifica approvazione. In questo modo, al miglioramento conseguibile sotto l'aspetto formale si coniuga quello ottenuto al livello della sostanza del rapporto, del quale vengono condotte ad emersione tutte

le circostanze ritenute rilevanti e vengono, invece, eliminate quelle risultanti prive di interesse.

Nel contratto, “confezionato su misura” per il singolo interessato, le tradizionali condizioni generali e le altre clausole contenute nei formulari a stampa conservano il rilievo - nient’affatto differente, sul piano giuridico, da quello oggi rivestito - di astratto sistema normativo, destinato a divenire operante ed efficace (e, quindi, ad immettersi nel mondo del giuridicamente rilevante) non con il formale richiamo, ma con il materiale inserimento in un documento realizzato per ciascun caso concreto, nel quale il singolo contraente (e, più ancora, il singolo assicurato) può riconoscere le proprie esigenze e la propria realtà operativa.

In quest’ottica, caratterizzata per parte dell’assicuratore dalla necessità di perfetta e completa valutazione di ciascuna posizione, importanza fondamentale deve essere assegnata alle regole fissate dagli artt. 1892 e 1893 c. civ., concernenti l’obbligo (o, meglio, l’onere) del contraente di rendere, al momento della formazione del contratto, una *dichiarazione completa e veritiera* riguardo tutte le circostanze influenti sull’apprezzamento del rischio da parte dell’assicuratore.

La possibilità, offerta a quest’ultimo da tali disposizioni, di rifiutare o di ridurre l’indennizzo in caso di sinistro e di annullare o di sciogliere il contratto, deve essere realmente valorizzata come “*everriculum*” (per utilizzare l’espressione adoperata per l’*actio doli* del diritto romano) di ogni comportamento malizioso del contraente, con particolare riferimento alle modalità del trasporto e alla sinistrosità pregressa.

Soprattutto, il principio desumibile dalle stesse può essere contrattualmente esteso - come già segnalato a proposito dell’assicurazione in abbonamento ad applicazione obbligatoria - anche a fattispecie esulanti dal loro campo applicativo, perché riferibili all’esecuzione del rapporto, anziché alla sua formazione.

Un altro profilo, meritevole della massima considerazione, è quello della *sensibilizzazione del cliente* (contraente ed assicurato) al fine del conseguimento del buon esito del trasporto, realizzabile

tramite un appropriato e più intenso uso degli strumenti ben noti che lo rendono partecipe di tale esito. Si ricordano le franchigie, le quali lasciano parzialmente il danno a carico dell'assicurato, e le riduzioni o gli incrementi di premio in relazione al numero dei sinistri occorsi nel periodo contrattuale. Questi strumenti, scarsamente utilizzabili nei confronti dei clienti occasionali, lo sono proficuamente nei rapporti di durata, quali sono quelli formalizzati dalle polizze di assicurazione delle merci in abbonamento e da quelle di assicurazione della responsabilità.

Ulteriori indicazioni sono quelle già affacciate in precedenza, fra le quali richiamiamo quelle relative agli adempimenti da porre a carico dell'assicurato al fine del successivo esercizio della surroga contro il vettore.